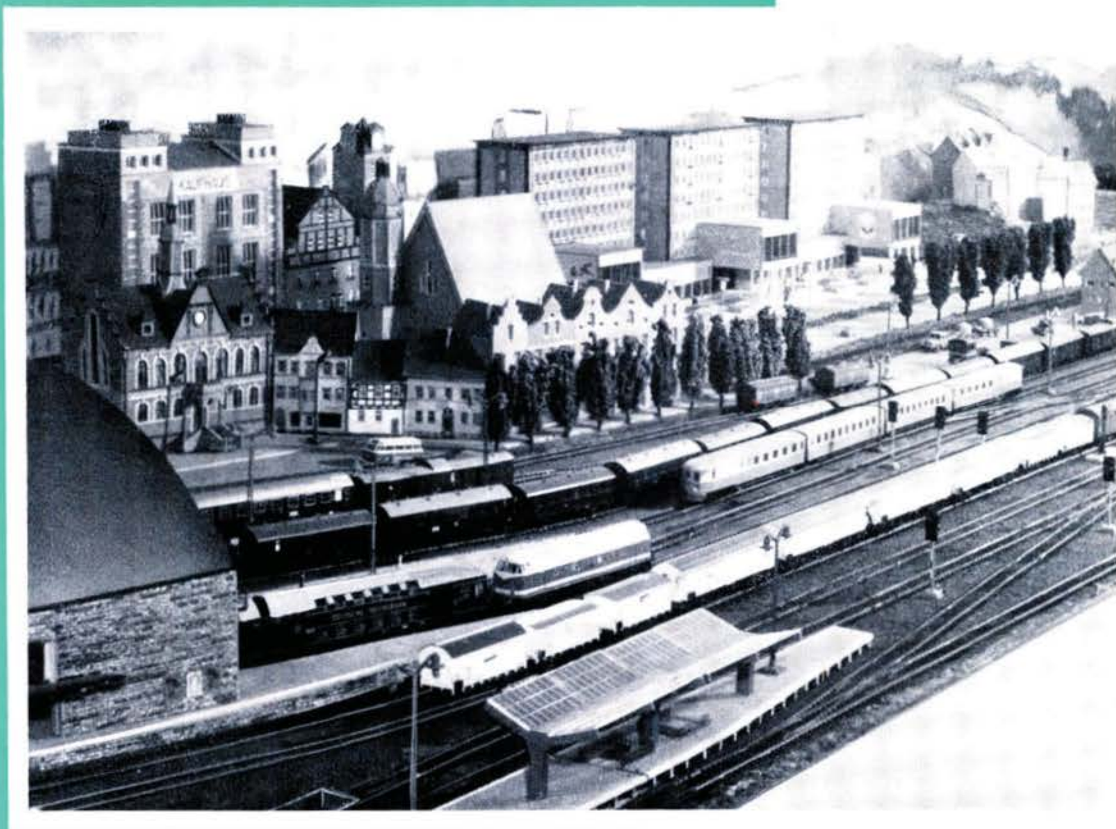
JAHRGANG 18
SEPTEMBER 1969

9

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,– M



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



9 SEPTEMBER 1969 · BERLIN · 18. JAHRGANG

INHALT

Titelbild

Während die DDR jetzt 20 Jahre alt wird, feiert eine vorbildliche Arbeitsgemeinschaft des DMV in Netzschkau ihren erst fünften Geburtstag. Was diese Modelleisenbahner in so kurzer Zeit geschaffen haben, läßt sich sehen. Sie konnten es, weil in unserem Staat für eine sinn- und kulturvolle Freizeitbeschäftigung der Bürger viel getan wird. Über diese Modellbahnanlage berichten wir auch auf den Seiten 279–280.

Foto: R. Blase, Netzschkau

Rücktitelbild

In dem modern eingerichteten Diesellok-Bw der Rostocker Hafenbahn sind 18 Dieselloks der BR V 15 und V 60 beheimatet. Täglich befinden sich 12 bis 14 Loks für den Überseehafen im Einsatz.

Foto: W. Schulz, Berlin

In Vorbereitung

Viersystemlokomotiven Baureihe CC 40 100 der SNCF

Eine Zinneisenbahn



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Evelin Haar

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 3,– M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat Berlin. Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.



Die Magistrale heißt Sozialismus

Seit dem Bestehen der Deutschen Demokratischen Republik hat in den vergangenen 20 Jahren der VEB „Piko" 30 Modellbahntriebfahrzeuge (in verschiedenen Ausführungen), 12 Reisezugwagen (zwei- und vierachsig) und 113 Güterwagen (mit Beschriftungen vieler europäischer Bahnverwaltungen in der Nenngröße H0 herausgebracht. Hinzu kommen seit 1965 8 Triebfahrzeuge, 1 Doppelstockzug und 20 Güterwagen in der Nenngröße N. Eine stolze Bilanz für einen Betrieb, der wie viele andere aus dem Nichts heraus mit der Produktion begann. Trotz mangelnder Erfahrung und auch einer fehlenden Tradition ist ein großes Werk gelungen. Wenn wir im Jahr des 20. Geburtstages unserer Republik diese Leistung würdigen, sei uns gestattet, auch einige Hinweise zur weiteren Verbesserung der Produktion zu geben. Selbstverständlich kann hier nicht nur Lob dem VEB Piko allein gezollt werden. Innerhalb der Erzeugnisgruppenarbeit spielen auch Zulieferbetriebe sowie die vielen anderen Modellbahnhersteller eine wesentliche Rolle bei der Abstimmung und einer sinnvollen Koordinierung. Dank gebührt ihnen, den Arbeitern, Technikern und Ingenieuren der Firmen aller Eigentumsformen.

Es ist gewiß Zufall, daß der volkseigene Modellbahnbau der DDR genauso alt ist wie unsere Republik: 20 Jahre. Es ist jedoch kein Zufall, daß sich die erste Arbeiter-und-Bauern-Macht auf deutschem Boden trotz allen Vorranges der Schwerindustrie schon frühzeitig jenen Accessoirs gehobenen Lebensstandards zuwandte, zu denen Modellbahnen nun einmal zählen. Gewiß spielte dabei auch der Gedanke an den polytechnischen Bildungswert eine große Rolle.

Es war keine bequeme Schnellfahrstrecke mit induktiver Zugbeeinflussung, die von den ersten 2achsigen Phantasie-E-Loks und 2achsigen Personenzugwagen in Spielzeugausführung des VEB RFT Gerätewerk Chemnitz und den 0-Spurmodellen der Firma Zeuke & Wegwerth bis zur zierlichen N-Spur unserer Tage führte. Manche Steilrampe war zu überwinden, manche Langsamfahrstelle zu passieren, manche Umleitung zu meistern, ehe wir von unserem Gebirgsbahnhof auf das rollende Material dreier verschiedener Spurweiten zurückblicken können:

In H0:	30	Triebfahrzeuge
	12	Reisezugwagen
	113	Güterwagen (von denen allerdings keinesweg alle stets im Angebot sind).
In TT:	15	Triebfahrzeuge
	8	Personenwagen
	21	Güterwagen
In N:	8	Triebfahrzeuge
	1	Doppelstockzug
	20	Güterwagen

Schließlich verfügten wir in der damaligen sowjetischen Besatzungszone über keine Erfahrungen im Modellbahnbau und erblickten im nächsten Blockabschnitt gerade noch die Schlußlichter jener „Marken"-Züge, deren Traktion jahrzehntelange Tradition war. Diese Züge galt es einzuholen, um den Anschluß an den Weltmarkt zu gewinnen.

Die erste spürbare Beschleunigung des volkseigenen Modellbahnbaus gab es 1952 im VEB Elektroinstallation Oberlind mit Modellen in Duroplastausführung und der Umstellung des Steuerungssystems auf das international übliche Gleichstrom-Außenleitersystem; eine weitere Beschleunigung im Jahre 1959, als die Güterwaggons in allen Einzelheiten, vor allem in Farbgebung und Beschriftung, dem Vorbild entsprachen. „Piko" war außer einer italienischen Firma der einzige Hersteller, der eine komplette Beschriftung aufweisen konnte. Andere Firmen zogen erst später nach. Mit verbesserter Fertigung der Kupplung und spitzengelagerten Radsätzen wurde ein Niveau erreicht, das Reisezugwagen und Triebfahrzeugen alsbald zum Maßstab werden sollte. Die Exportfähigkeit begann.

Doch noch mußte „Gleisbauzügen" anderer, gewichtigerer Industriezweige die Vorfahrt eingeräumt werden. „Vmax" lautete das Signal erst im Jahre 1961, als vom ZK der SED das Spielzeugdokument bestätigt, die Überführung der Modellbahnabteilung in den neugegründeten VEB Piko bewerkstelligt und eine eigene Arbeitsgruppe „Spielwaren" des DAMW gegründet wurde. Im Jahre 1958 hatte man auch bereits begonnen, zweigleisig zu fahren, nämlich auf Spurweite TT.

Doch bald ging es in einen Gleisbogen, der nur mit verminderter Geschwindigkeit durchfahren werden konnte: Eine Absatzflaute im Jahre 1964. Die Gründe, stagnierende Qualität und ungenügende Marktarbeit vor allem im Ausland, mögen den Streckendispatchern von heute noch immer eine Mahnung sein.

Doch die Modellbahnverkehrsströme schwollen danach wieder so stark an, daß die Verlegung eines dritten Gleises, in N-Spur, notwendig wurde.

Gehen wir in Gedanken von Triebfahrzeug zu Triebfahrzeug, von Wagen zu Wagen, so finden wir neben „Piko" die Herstellerkennzeichen zahlreicher Lokomotiv- und Waggonbaufirmen, die guten Ruf errungen, zum Teil aber auch schon „abgespannt" haben:

Triebfahrzeuge der Firma Gützold, die konsequent von Anfang an **eine** Antriebsform, den Schneckenantrieb, beibehalten, aber auch laufende Verbesserungen vorgenommen hat. V 180 und V 100 zeugen gerade in jüngster Zeit von gutem Niveau und zweckmäßiger Technologie der „Zwickauer".

Steil war die Streckenführung der Firma Schicht, deren preußische Oberlichtwagen, Maschinenkühlwagen und „Langenschwalbacher" Old-timer mit an der Spitze rollen und deren Y-Reisezugwagenprogramm sogar das begehrte „Q" und eine Goldmedaille zur Leipziger Messe erhielten.

Ohne wesentliche Weiterentwicklung blieben in letzter Zeit die Kesselwagen, Kalkwagen und Weinfaßwagen der Firma Ehlcke, die allerdings mit Schienenprofilen und Waggonbausätzen zu den Pionieren der ersten Stunde zählte.

Hohe Qualität verkörpern die Lokomotiven der BR 84 und 91 sowie die Mitteleinstiegwagen der Strecke Dresden – Altenberg unter dem Firmenzeichen „Permot". Die Herstellerfirma Hruska hatte bereits 1947 mit primitiven Spielzeuggleisen angefangen und sich später auf Weichen spezialisiert, die auch für Pikogleise passen.
Viele Triebfahrzeuge und Waggons fahren auf dem Modellgleissystem 1 : 3,73 mit 15°-Weichenwinkel der Firma Pilz, das in enger Zusammenarbeit mit Prof. Dr. Kurz von der Hochschule für Verkehrswesen entwickelt wurde.
Mit etlichen Reisezug-Gepäckwagen, mit zweiachsigen Reisezugwagen, mit der ungewöhnlichen E 70 und der TT-Schmalspurbahn für H0-Anlagen erregte manches Aufsehen die Firma Herr, die aus dem Modellbahnprogramm allerdings „während der Fahrt" abgesprungen ist.
Auf bzw. dicht neben den Gleisen stehen die Güterzugwagen, die TT-Kooperation und die hervorragenden Formsignale der Firma Dietzel, über den Gleisen verlaufen die Fahrleitungen der PGH Modellbau Plauen, und auf einem Nebengleis rangieren die Erzeugnisse der Firma Dahmer.
Verschiedene Aufschriften erinnern noch an die S-Spur aus Stadtilm, an „Bergfelde" und „Rehse".
Einen eigenen Bahnhof für ihre 15 Triebfahrzeuge in 21 Ausführungen und 29 Waggons in 62 Ausführungen benötigt die Zeuke & Wegwerth KG, einen Bahnhof, der mit viel Zubehör aus eigener Fertigung, mit Zeitschaltern, Schaltrelais, Kontakt-, Unterbrecher- und Trenngleisen, dem „Polymatic"-Programm, ausgerüstet ist.
Die hohe Reisegeschwindigkeit der Züge in „Hobby"- und „Start"-Ausführung durch das letzte Jahrzehnt ist vor allem der kräftigen Vorspannlok in Form staatlicher Beteiligung und der Tatsache zuzuschreiben, daß das Lokpersonal der Firma niemals wechselte. Die Lokführer besaßen von vornherein klare Streckenkenntnisse. In ihrem Buchfahrplan waren kluge Sortimentsgestaltung und sorgfältige Marktbearbeitung, auch im grenzüberschreitenden Verkehr, mit höchster Dringlichkeitsstufe ausgezeichnet.
Hier, wie bei vielen anderen Firmen, war das Zugbegleitpersonal von echter Begeisterung für den Modellbahnbau erfüllt.

Die Kilometersteine unserer Entwicklung tragen manchen Namen, der heute noch guten Klang hat: Kurz, Brust und Kirsten von der Verkehrshochschule Dresden. Driesnack und Hofmann. Beyer, erster Entwicklungsleiter in Chemnitz; Fickert von Oberlind; Jakobi vom VEB Piko; Chefkonstrukteur Stahmann von der Firma Zeuke & Wegwerth; Hornbogen, früher Oberlind, jetzt in der DAMW-Prüfdienststelle Erfurt.

Schätzen wir den erreichten Stand bei den einzelnen Spurweiten ein, so können wir bei H0 feststellen, daß wir hinsichtlich Gestaltung und Dekoration der Wagen zur Weltspitze zählen. Bei Triebfahrzeugen haben wir im allgemeinen einen durchschnittlichen Stand erreicht. Die Aufwärtsentwicklung, die auch bei Lokomotiven erreicht wurde, kommt in zwei Goldmedaillen der Leipziger Messe, nämlich für die BR 89 und BR 55 vom VEB Piko, sinnfällig zum Ausdruck. Noch bedarf es aber weiterer Anstrengungen, um in breiter Front zur Weltspitze vorzustoßen.

Gewisse Rückstände bei H0 haben wir zu verzeichnen bei Langsamfahrwiderständen und Zeitschaltern, bei Weichen und Gleisen, die ein geschlossenes System vermissen lassen.
In mancher Hinsicht günstiger liegen die Verhältnisse bei TT, wo es der Firma Zeuke & Wegwerth gelungen ist, sich zum führenden Hersteller dieser Baugröße zu entwickeln, der als Spezialbetrieb zu den fünf größten Modellbahnfirmen zählt. Damit wurde der Beweis erbracht, daß TT sehr wohl in der Lage ist, H0 als führende Spurweite abzulösen. Allerdings hat sich in Westeuropa herausgestellt, daß gar nicht immer die Baugröße wichtig ist, sondern die ökonomische Stärke bestimmter alteingeführter Hersteller auf dem jeweiligen Markt. So bestreitet TT in Westeuropa noch einen relativ geringen Marktanteil, während in sozialistischen Ländern TT den 50-Prozent-Anteil bereits überschritten hat.
Gerade an diesem Erfolg sind auch die Kooperationspartner, die Firmen Gützold und Herr KG für Lokomotiven, Dietzel für Spezialgüterwagen sowie Stärz & Co. beteiligt, die durch die kürzlich gegründete Verkaufsgemeinschaft ebenfalls zu langfristiger Absatzperspektive und lohnenden Losgrößen gekommen sind.
Allerdings fehlt gerade für den Maßstab 1 : 120 funktionales Zubehör, fehlen Stellwerke und moderne Schranken, fehlen Straßenfahrzeuge und Umschlagsmechanismen für das Containerprogramm, so daß sich der Berliner Betrieb wohl oder übel gezwungen sieht, die notwendige Abrundung seines Systems selbst vorzunehmen, wenn er seine Marktposition behaupten will. Diese Fertigung geht naturgemäß zu Lasten der eigentlichen Modellbahnproduktion, die sowieso eine ständige Bedarfsunterdeckung von mehreren Millionen Mark aufzuweisen hat.
Gegenwärtig ist zu verzeichnen, daß TT an Triebfahrzeugen und rollendem Material sowie an Gleismaterial einen großen Teil des DDR-Modellbahnproduktionsvolumens und auch im Export aufbringt.
Die N-Spur bietet noch nicht allzuviel Material für eine Einschätzung. Sie hatte sich mit einigen recht primitiven Entwicklungen ihr Debüt verdorben, fährt jetzt aber mit der BR 65^{10} (Goldmedaille der Leipziger Messe), der CoCo-Diesellok und den vierachsigen 0-Wagen durchaus auf dem richtigen Gleis.
Apropo Gleis: Ein weiterer Aufschwung wird gewiß einsetzen, wenn auch in dieser Spurweite ein geschlossenes Gleissystem vorliegt. Noch bieten eigene Markterfahrungen wenig Anhaltspunkte für eine Prognose. Die Entwicklung in den USA läßt jedoch erkennen, daß wohl der erwachsene Amateur zur N-Spur übergeht, aber (noch?) nicht der „Spieler". Ein Modell muß eben anschaulich sein, darf nicht „kalt" lassen, muß noch eine Vorstellung von den „Giganten der Schiene" verspüren lassen.
In allen drei Spurweiten wird die nächste Zukunft dem Container-Programm gehören, mit Container-Zügen, Container-Straßenfahrzeugen und Umschlagmechanismen. Schon die jüngste Leipziger Herbstmesse ließ Erfolge dieser Bemühungen erkennen.
Bei Triebfahrzeugen für H0 und N gilt es vor allem noch, die Technologie zu verfeinern, die Radsätze zu verbessern und den Zinkdruckguß für Fahrgestelle einzuführen.

An die Zubehörindustrie richtet sich die dringende Aufforderung, von Phantasiegebilden abzugehen und in den einzelnen Maßstäben ebenfalls in hohem Maße modelltreu zu werden. Schon in der Auswahl der Vorbilder sollte der Weg zu erkennen sein, den wir in den 20 Jahren unserer Republik zurückgelegt haben; also moderne Bahnhöfe, moderne Gleisbildstellwerke, Halle-Neustadt, der Berliner Fernsehturm usw., jeweils mit konkreter Bezeichnung. Es fehlen aber auch zum Beispiel für Nebenbahnanlagen, wie sie sich speziell für Kleinwohnungen anbieten, gut gestaltete Nebenbahnsteige, neuzeitliches Kleinstadtmilieu ohne Kitschcharakter u. ä. m.
Die meisten Zubehörfirmen hinken in Verarbeitungstechnologie, Gestaltung und Funktion ihrer Erzeugnisse soweit hinter dem Weltstand her, daß das Gütezeichen „2" für ihre Produkte gerade noch gerechtfertigt erscheint, lassen aber trotz dieses Rückstandes keine Anzeichen erkennen, daß sie ernsthaft gewillt sind, das Niveau ihrer Erzeugnisse zu verbessern. Auf diesem Gebiet gilt es im dritten Jahrzehnt unserer Republik, und zwar gleich in den nächsten Jahren, raumgreifend aufzuholen.
Man kann diesen Beitrag nicht schließen, ohne die Graveure und Werkzeugmacher zu erwähnen, die wesentlich zu unseren Erfolgen beigetragen haben.

Die Deutsche Reichsbahn hat gerade in jüngster Zeit viele ihrer Magistralen modernisiert, so daß jetzt sehr hohe Geschwindigkeiten gefahren werden können. Auch für die Modellbahnen der DDR wurde die Fahrstraße ins nächste Jahrzehnt festgelegt und durch Prognose gesichert; und diese Magistrale heißt: Sozialismus.

Interview mit Werkdirektor Übelhör (VEB PIKO)

Betrachten wir alle Modellbahnstrecken der DDR, so bietet sich uns ein buntes, vielleicht gar zu buntes Bild, weil die „Fahrpläne" der einzelnen Firmen nicht immer aufeinander abgestimmt waren. Es fehlte bisweilen die lenkende Hand einer „Odl", eine Erzeugnisgruppenleitung. Das soll nun bald anders werden. „Der Modelleisenbahner" befragte dazu sowie zu einigen anderen Problemen den Werkdirektor des VEB Piko, Dipl.-Ing. oec. Helmut Übelhör:

Red.: Manche Beobachter sind der Meinung, daß sich der VEB Piko mit der N-Spur zwischen zwei Stühle, genau gesprochen zwischen zwei Gleise gesetzt hat.

WD: Die Entwicklung zu immer kleineren Spurweiten entspricht dem internationalen Trend zu kleineren Neubauwohnungen. Wir konnten uns diesem Zug der Zeit nicht verschließen, zumal der Marktanteil H0 selbst in den traditionellen Hochburgen des Maßstabes 1 : 87 stagniert oder gar rückläufig ist. Rein vom innerbetrieblichen Standpunkt wäre es natürlich ideal, wenn wir nur eine Nenngröße fertigen könnten. Wir dürfen aber unsere angestammten Kunden nicht im Stich lassen, müssen auch künftig ihnen Erweiterungsmöglichkeiten und Ersatzteile bieten. Natürlich kosten zwei Spurweiten viel Kraft, die sinnvoll aufgeteilt sein will. Wir denken daran, gemeinsam mit einigen halbstaatlichen Betrieben, wie Gützold und Hruska, den Anforderungen des Marktes bei Triebfahrzeugen und Wagen endlich besser gerecht zu werden.

Die Modellfertigung wird ja bekanntlich mit kleinerem Maßstab immer komplizierter, weil die Reibungsverluste im Quadrat ansteigen. Die N-Spur brachte große Probleme, deren Überwindung sich wieder auf die Fertigungsqualität der anderen Nenngrößen auswirken wird. Wir wollen „N" beleuchten und auf das gegenwärtige Niveau von H0 anheben.

Red.: Verschiedentlich wird behauptet, die Entwicklungsabteilung von Piko wäre zu schwach besetzt.

WD: Ich kenne diese Vorwürfe, jedoch muß man beachten, daß es bei der Realisierung von neuen Themen darauf ankommt, eine sinnvolle Abstimmung zwischen Entwicklungs-, Werkzeug- und technologischer Kapazität herzustellen. Die Entwicklungskosten für eine neue Lok liegen wesentlich höher als die beispielsweise für einen Transformator. Aus diesem Grunde kann nur in enger Zusammenarbeit im Rahmen der Erzeugnisgruppe die Entwicklung neuer Loktypen vorangetrieben werden, da unser Betrieb zur Zeit die Hauptlast des Trafobaus in der DDR trägt.

Die Zahl der Neuentwicklungen ist daher auch eine Frage der Kosten, und manche Firma des Auslands hat sich nach eigenem Zugeständnis dabei schon erheblich übernommen. Der Hauptwiderspruch in unserer Branche ist doch der Ruf der Kunden nach möglichst breitem Sortiment — **und** niedrigen Preisen. Um kostengünstig produzieren zu können, brauchen wir aber große Serien, die möglichst lang laufen. Der „Absatz" dagegen fordert ein ständig komplettes Sortiment. Man darf die Bestandhaltung zur Komplettierung aber auch nicht allein dem Handel aufbürden.

Unser Betrieb hält 19 Lok und über 120 Wagen, einschließlich verschiedener Eigentumsmerkmale, bereit, allerdings nicht ständig im Angebot. Für ein breites Angebot ist von großer Bedeutung die Abstimmung zwischen dem Binnenhandel und den Wünschen im Export. Die Forderungen beider Abnehmerkreise bestimmen im wesentlichen das jeweilige Produktionssortiment unseres Betriebes.

Red.: Also sorgfältige, langfristige Planung des Sortiments!

WD: Das ist freilich leichter gesagt als getan. Müssen doch die Wünsche des Auslands und des Inlands auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden, und selbstverständlich möchte jedes Land den Lok- und Wagenpark **seiner** Bahnverwaltung im Modell und auf den Gleisen sehen. Dazu die unvermeidlichen Modeschwankungen. Fest steht jedoch, daß der VEB Piko wieder mehr den Forderungen der Inlandskunden entsprechen und vor allem mehr Dampfloktypen anbieten muß. Dabei habe ich allerdings noch nicht das Novum berücksichtigt, das mit der Erschließung des sehr differenzierten sowjetischen Marktes im Rahmen der Handelsverträge auf uns zukommen wird.

Wir können all diesen Forderungen nur durch eine sinnvolle Spezialisierung begegnen, indem wir als Großbetrieb die großen aktuellen Serien fertigen, die Modelle samt Werkzeugen aber an kleinere Betriebe abgeben, sobald sie nur noch in geringeren Stückzahlen gefragt sind.

Von solcher Arbeitsteilung wird jeder Hersteller seinen Vorteil haben, denn bekanntlich gehören Modelleisenbahnen zum „Systemspielzeug", dessen Nachfrage weitgehend von seiner Komplettierfähigkeit bestimmt wird. Die Spezialisierung wird sich natürlich auch auf die Zulieferung von Einzelteilen erstrecken; denn nur dann haben auch die kleineren Industrie- und Handwerksbetriebe eine Chance, rentabel zu fertigen und das Produktivitätsgefälle zu überwinden. Gleiches gilt für die Zubehörindustrie, die einzeln kaum die Möglichkeit hätte, sich auf Vollplast umzustellen; denn dazu gehören bekanntlich große Automaten, Hallen, Werkzeuge.

Red.: Kostengünstig produzieren ist auch eine Frage des Aufwandes für Modelltreue.

WD: Ganz gewiß. Spezialfirmen des Auslandes, wie Fulgurex in der Schweiz, erzielen mit ihren Erzeugnissen eine verblüffende Modelltreue. Eine solche Lokomotive kostet dann aber auch, umgerechnet, 500,— oder gar 1000,— M, also ein Vielfaches einer serienmäßig hergestellten Lok.

„Ferpress", die internationale Vereinigung der Modellbahnzeitschriften, schätzt ein, daß nur etwa 5 Prozent aller serienmäßig hergestellten Modellbahnen von Amateuren gekauft werden; 85 Prozent dagegen zunächst als Spielzeug für Kinder. Davon werden kaum die Hälfte ernsthafte Interessenten, ohne jemals perfekte Modelleisenbahner zu werden.

Diese Feststellung darf nun kein Freibrief sein für jene, die die Forderung der Modellbahnverbände nach ausgefallenen Modellen und höchster Vollkommenheit gern in Bausch und Bogen als überspitzt abtun und die Kosten leicht zu Lasten der Qualität senken möchten. Im Gegenteil, die kompakten Forderungen der Modelleisenbahner waren eine unschätzbare Triebkraft für die ständige Weiterentwicklung und hoben das Verständnis und die Wünsche der „bloßen Spieler" sukzessive auf ein höheres Niveau.

Unsere Modellbahnkonstrukteure stehen daher stets von neuem vor der Aufgabe, einen glücklichen Kom-

Fortsetzung auf Seite 275

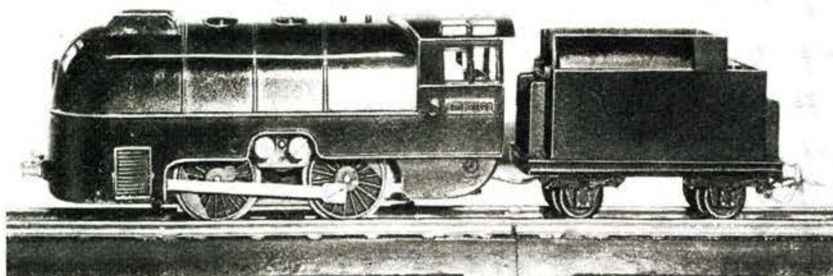
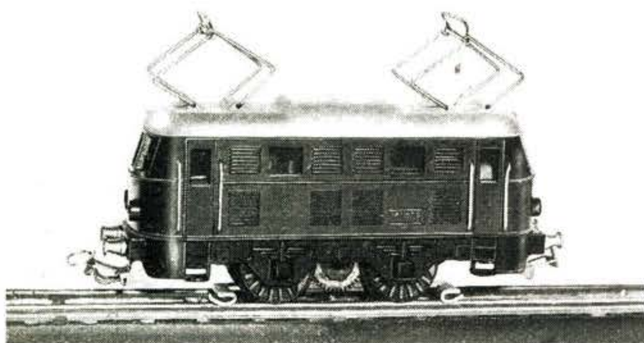
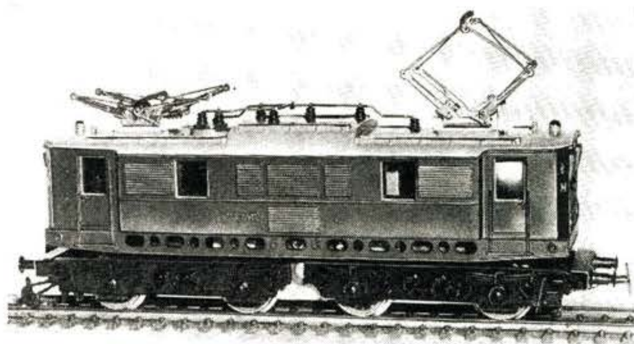
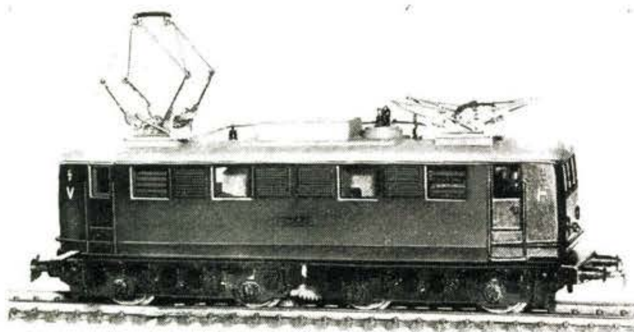


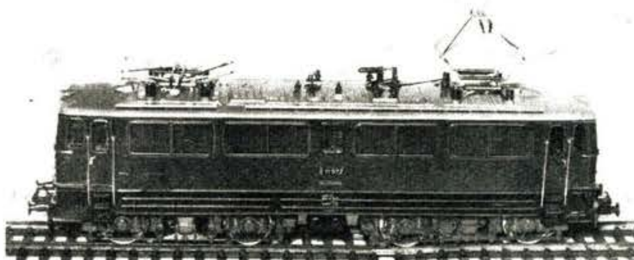
Bild 1 PICO-Dampflokomotivmodell aus der Produktion 1949/50 vom RFT VEB Gerätewerk im ehemaligen Chemnitz, für Wechselstrombetrieb (Zweileiter und Dreileiter) Katalog-Nr. 500 201. Gehäuse, Fahrwerk und Räder aus Zinkdruckguß





Bilder 2 und 3 PIKO-El-Lokmodell aus der Produktion 1949/50 vom RFT VEB Gerätewerk im ehemaligen Chemnitz, für Wechselstrombetrieb (Zweileiter und Dreileiter); Katalog-Nr. 500 101. Gehäuse, Fahrwerk und Räder aus Zinkdruckguß. Modell der E 44[5] der DR aus dem Jahre 1954 des VEB EIO – für Gleichstrombetrieb; Katalog-Nr. ME 0601





Bilder 4 und 5 Modell der E 46 nach einem von der DR projektierten Vorbild, welches jedoch nicht gebaut wurde. Das Modell ist im VEB EIO hergestellt worden; Katalog-Nr. ME 0701. Hier das neueste H0-Modell, lange erwartet, nun aber sehr gut gelungen, die El-Lok E 11 022

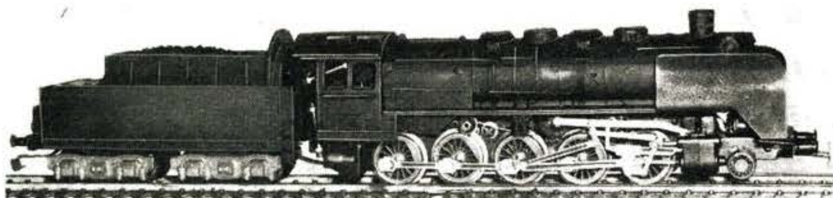
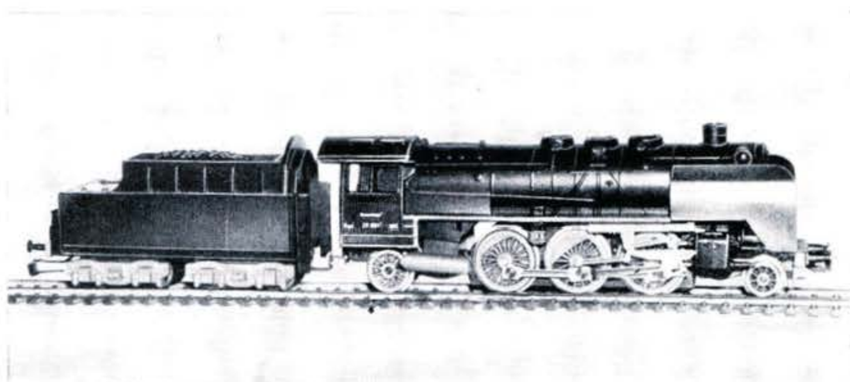


Bild 6 PIKO-Modell der BR 50 der DR aus dem Jahre 1955 – ein leistungsstarkes und gut detailliertes Modell des VEB EIO für Gleichstrombetrieb; Katalog-Nr. 1801

Bild 7 Modell der BR 23 der DR vom VEB EIO aus dem Jahre 1957. Bei diesem PIKO-Modell wurden bei der Konstruktion des Antriebes neue Wege beschritten



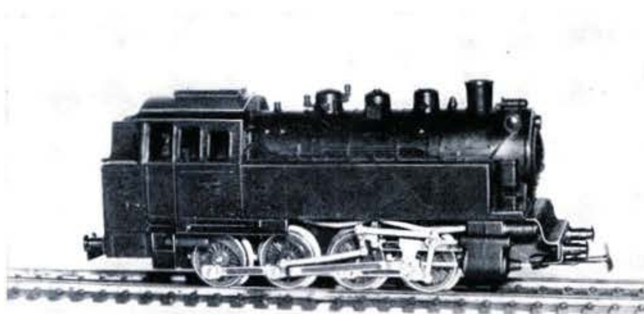


Bild 8 PIKO-Dampflokomotive in Anlehnung an die BR 81 der Deutschen Reichsbahn aus dem Jahre 1955 des VEB EIO; Katalog-Nr. ME 1701



Bild 9 Ein sehr bekanntes PIKO-Modell – die BR 80 der DR, die bereits im Jahre 1954 vom VEB EIO herausgebracht wurde; für Gleichstrombetrieb; Katalog-Nr.: ME 2101

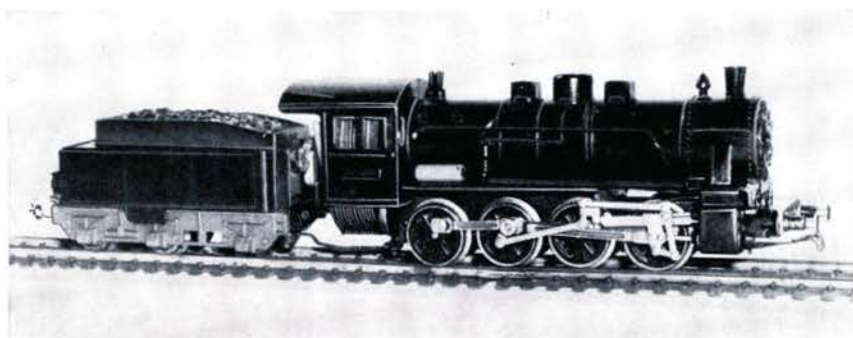
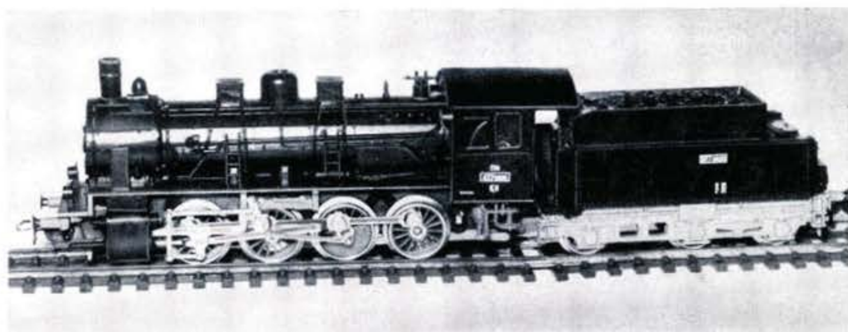


Bild 10 Modell der Dampflokomotive der DR Baureihe 55 – erstmals im Jahre 1953 vom VEB EIO vorgestellt. Für die damalige Zeit war dieses Modell eine beachtliche Leistung. Geliefert wurde diese Lokomotive für Gleichstrombetrieb, anfänglich allerdings auch für Wechselstrombetrieb; Katalog-Nr. 108/106

Bild 11 Messegold für PIKO. Die BR 55 in der neuesten Ausführung, hier als CSD-Lok



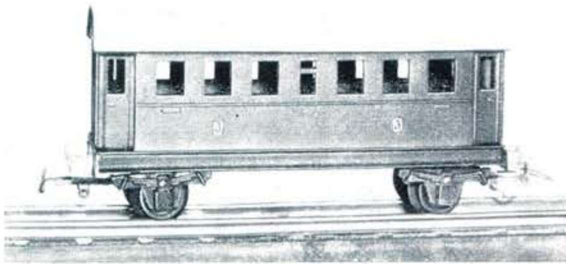


Bild 12 Zweiachsiger Personenwagen der PICO-Fertigung des Jahres 1949 des VEB RFT Gerätewerkes im ehemaligen Chemnitz – der Wagenkasten besteht aus Preßstoff, die Bodenplatte aus Blech; Katalog-Nr. 500 311

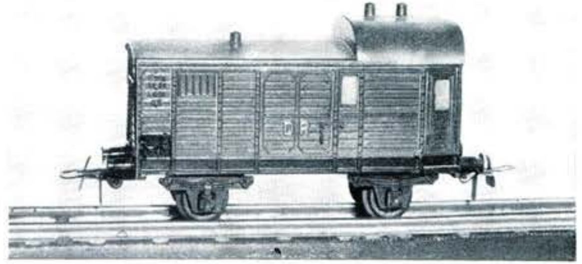


Bild 13 Güterzug-Gepäckwagen von 1949/50 des VEB RFT Gerätewerkes im ehemaligen Chemnitz, Katalog-Nr. 500 111; Gehäuse und Radsätze aus Preßstoff; gefertigt wurde der Wagen bereits im VEB EIO, wie auch an der Kupplung ersichtlich

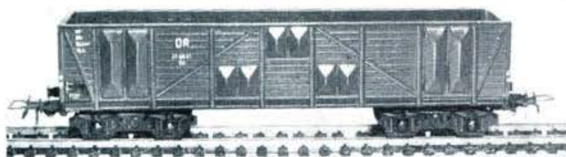


Bild 14 Offener vierachsiger LOWA-Güterwagen aus dem Jahre 1953 des VEB EIO; Katalog-Nr. 108/113

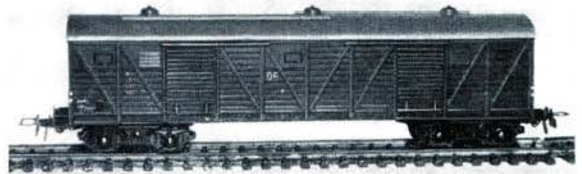


Bild 15 Vierachsiger gedeckter LOWA-Güterwagen aus dem Jahre 1953, hergestellt vom VEB Elektroinstallation Oberlind (EIO); Katalog-Nr. 108/114

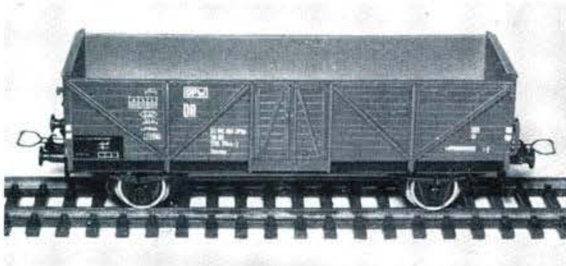


Bild 16 Neuester H0-O-Wagen vom VEB PIKO mit der neuen OPW-Beschriftung

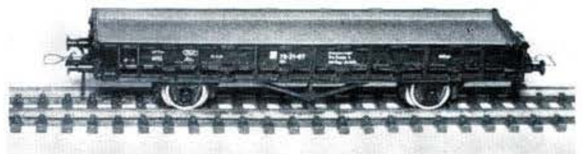


Bild 17 Ro (ohne Rungen)-Wagen, als Kranschutzwagen beschriftet und aufgemacht

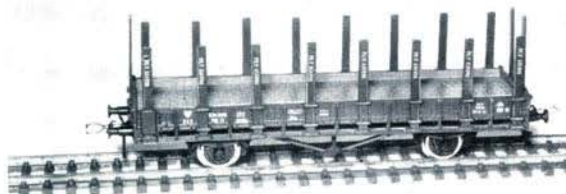


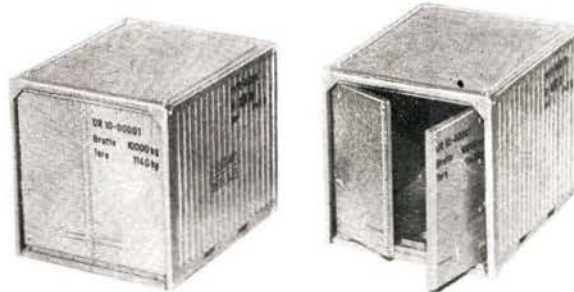
Bild 18 Ebenfalls eine PIKO-Neuheit, ein PKP-R-Wagen, Typ Pdk. Die zierlichen Plaste-Rungen sind herausnehmbar



19



20



21

Bild 19 Das erste Netzanschlußgerät für den PICO-Expreß des Jahres 1949/50 – sowohl für den Bahn- als auch für Zubehöranschluß. Deutlich ist die Drucktaste für eine Kurzschlußauslösung und für das gleichzeitige Umsteuern der Lokomotiven zu sehen

Bild 20 Ein weitverbreitetes Netzanschlußgerät der PIKO-Modellbahn für Gleichstrombetrieb (ME 002 vom VEB EIO), erstmals im Jahre 1954 vorgestellt

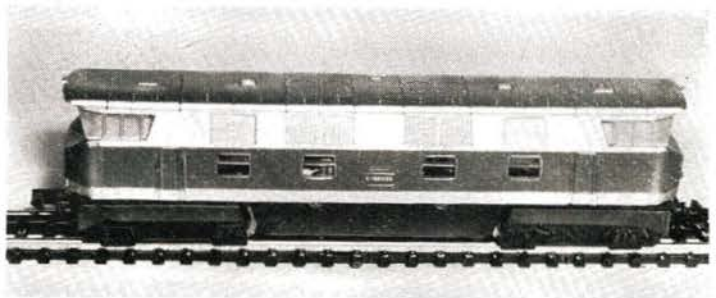
Bild 21 Container, die neuen revolutionierenden Transportgefäße des Vorbilds, fanden auch im Modell ihre Nachbildung: Zwei 10-Fuß-Container in H0 vom VEB PIKO

Bild 22 Hier ein bewährtes Unterteil mit „neuem Hut", eine Diesellok der Baureihe V 180 mit Kunststoffbug in blau-cremefarbener Ausführung in der Nenngröße N vom VEB PIKO

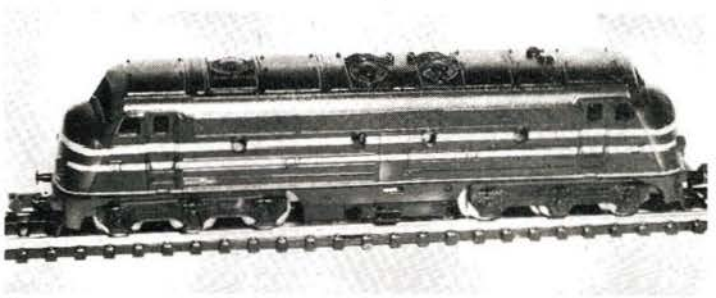
Bild 23 Neben der MAV-Lok in N bringt PIKO nunmehr auch diesen Diesellоktyp in belgischer bzw. dänischer Version heraus

Bild 24 Schließlich noch eine der letzten PIKO-N-Neuheiten, der vierachsige Kühlwagen mit rumänischer Beschriftung

Fotos: Manfred Gerlach, Berlin

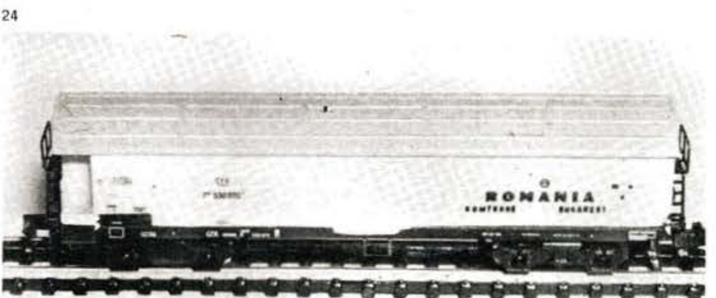


22



23

24



Unbekanntes über die Straßenbahn Meißen

KARLHEINZ BRUST, Dresden



2

Wohl fast alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn wissen, daß das Verkehrsmuseum Dresden in seinen schönen Räumen viele sehenswerte Modelle und Originalstücke besitzt. Vor kurzem konnte nun noch mal ein interessantes Fahrzeug seinen letzten Ruheplatz dort einnehmen. Es handelt sich dabei um die Lok Nr. 3 der ehemaligen Straßenbahn Meißen, die mit zwei anderen zusammen, den Nr. 1 und 2, im Jahre 1900 von der Waggonfabrik Gottfried Lindner in Ammendorf/Saale gebaut wurde. Die Lok Nr. 3 besorgte bis zur Einstellung des Güterverkehrs 1967 die Beförderung der Wagen von und zu den 13 Anschlußgleisen in Meißen-Triebischtal. Für den Güterverkehr existierte noch eine vierte zweiachsige elektrische Lokomotive.

Die Straßenbahn Meißen eröffnete 1899, ein knappes Jahr nach Erteilung der Konzession, den Personenverkehr. 1936 wurde er eingestellt, nachdem schon einmal 1934 die 10,3 km lange Strecke durch den Neubau der Elbbrücke zum Bahnhof gekürzt wurde. Als besonders interessant für die Meißner Straßenbahn ist der Umstand zu erwähnen, daß an einen betrieblichen Zusammenschluß mit der Dresdner Lößnitztalbahn AG über Sörnewitz, Coswig und Kötzschenbroda (jetzt Radebeul-West) gedacht war. Spurweite (1 m), elektrische Ausrüstung und die Farbgebung waren bereits daraufhin übereinstimmend geplant. Leider ist aus diesem Projekt nichts geworden, es hätte möglicherweise den später von der Dresdner Straßenbahn vorgesehenen Schnellverkehr Dresden — Meißen auf Straßenbahngleisen besser vorbereiten können.

Die nun im Verkehrsmuseum Dresden befindliche Lok Nr. 3 erhielt 1951 einen neuen Lokkasten. Nach einem schweren Unfall 1959 sollte sie eigentlich verschrottet werden, wurde aber wieder instandgesetzt. 1968/69 wurde sie von den Kollegen der Meißner Straßenbahn mit einem Aufwand von etwa 500 Stunden für das Verkehrsmuseum hergerichtet. Der Originalanstrich war dunkelgrün/schwarz, abgesetzt mit braunen Streifen.

Die hauptsächlichsten technischen Einzelheiten lauten:

Länge über Mittelpuffer	8 140 mm
Länge über Stirnwände	7 000 mm
Fahrerhausbreite	2 800 mm
Höhe	3 300 mm
Gesamtmasse	22,6 Tonnen

Die zwei zweiachsigen Kastendrehgestelle aus Stahlguß haben je einen Achsstand von 1 200 mm. Der Drehzapfenabstand beträgt 3 300 mm. Die Achsen sind einfach durch Blattfedern abgefedert. Es ist außer der Kurzschlußbremse eine Klotzbremse an allen Rädern vorhanden. Früher war noch eine zusätzliche Vorrichtung zur Bedienung der Heberleinbremse vorhanden. Die elektrische Ausrüstung besteht aus zwei Fahrschaltern UEG B 6 und je zwei Motoren pro Drehgestell UEG U 22 A von 35 PS bei 550 Volt.

Mit dieser Leistung konnten drei Reichsbahnwagen auf Rollböcken oder vier bahneigene Güterwagen befördert werden. Wie alle von der UEG (später AEG) elektrisch ausgerüsteten Straßenbahnfahrzeuge besaßen die Lokomotiven bis 1958 Stangenstromabnehmer. Selbstverständlich ist die Lok bei der Aufstellung im Museum wieder mit diesem versehen worden.

Literatur:

Text der technischen Einzelheiten nach Angaben von Bethke

Fotos: K. Brust, Dresden

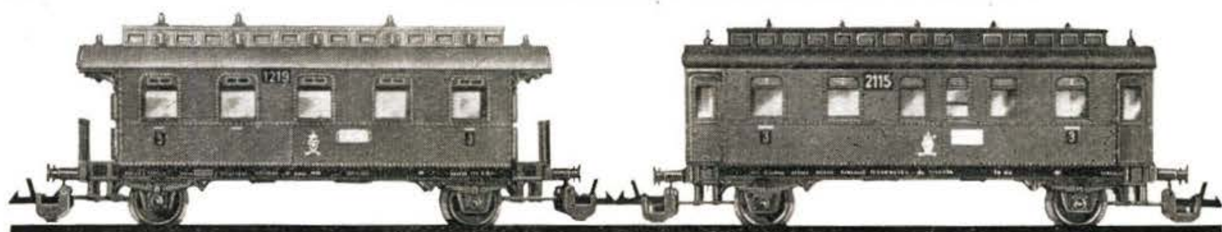
1



Bild 1 Die Lok auf dem Straßenrollfahrzeug der Deutschen Reichsbahn

Bild 2 Kurz vor dem Einfahren in die Südhalle des Verkehrsmuseums



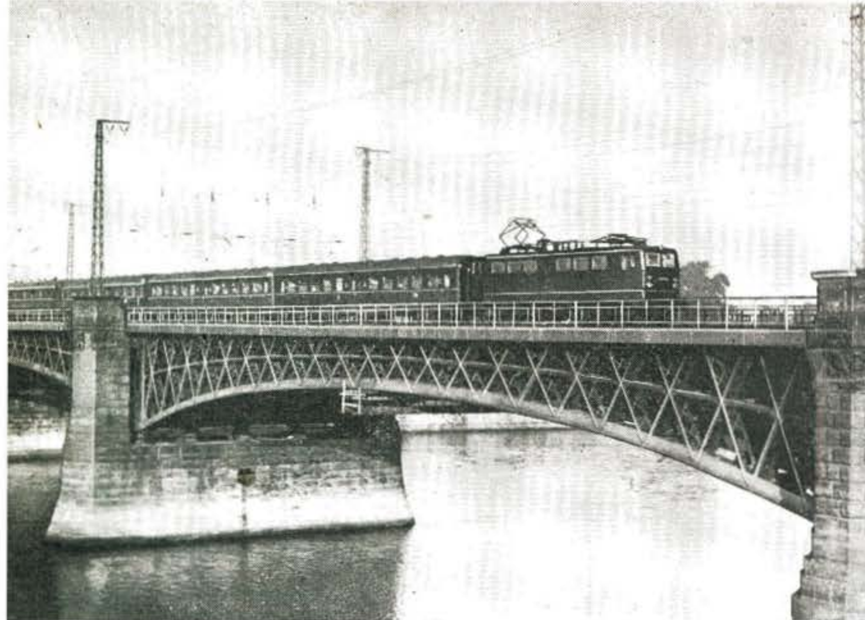


Ingenieur Rank:

Auch dafür haben wir etwas übrig!

Moderne Elloks, moderne Dieselloks, moderne Reisezug- und Güterwagen – das ist die eine Seite unseres umfangreichen Fertigungsprogramms. Und die andere? Die „gemütlich zuckelnde“ Old-Time-Romantik? Bitte, hier ist sie! Sie kommt ab Oktober in Ihr Fachgeschäft. Vorerst sind es zwei Wagen der ehemaligen Preußischen Staatsbahn, 3. Klasse, Baujahr 1905. Modelle nach den Vorbildern „Citr Pr 05b“ und „Ci Pr 05“, die sich zu einem echten, reizvollen Old-Time-Zug zusammenstellen lassen. Beide Wagen sind wie alle Fahrzeuge von TT-Zeuke hervorragend detailliert, vorbildgerecht beschriftet, exakt im Maßstab und in den Farben. Zaubern Sie Old-Time-Romantik auf Ihre TT-Anlage! An der sorgfältigen und liebevollen Nachgestaltung der alten Wagen werden Sie feststellen: Auch TT-Zeuke hat dafür etwas übrig.





1

Dipl.-Ing. FRIEDRICH SPRANGER, Dresden

Elektrifizierung der ältesten deutschen Fernbahn

Es gibt kaum eine Eisenbahnstrecke in Deutschland, über die so viel geschrieben wurde, wie über die Hauptbahn Leipzig–Dresden. Immerhin war es die erste Fernbahn, die in Deutschland entstand, und nach der Strecke Nürnberg–Fürth die zweite deutsche Eisenbahnlinie überhaupt.
Heute gibt es wieder einen bedeutsamen Anlaß, der die Aufmerksamkeit auf diese Strecke lenkt: die Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes auf den Abschnitten Leipzig–Wurzen und Riesa–Dresden. Zunächst soll jedoch noch einmal an die Gründerzeit der Bahn erinnert werden.

Die Entstehung der Strecke

Mit der Leipzig-Dresdner–Eisenbahn ist ein Stück deutsche Geschichte verbunden. Kein Geringerer als Friedrich List gab die Anregungen zu ihrem Bau. Er sah in der Enwicklung eines deutschen Eisenbahnnetzes eine wichtige Voraussetzung für die Beseitigung der Kleinstaaterei. Nachdem es ihm in Hamburg und Karlsruhe nicht gelang, Eisenbahnstrecken zu bauen, begab er sich in die bedeutende Handelsstadt Leipzig. Dort konnte er die weit verbreitete Meinung widerlegen, daß Eisenbahnen wohl für England und Amerika, nicht aber für Deutschland nützlich seien. Außerdem gab es heftige Auseinandersetzungen mit den Landbesitzern, durch deren Gebiet die Bahn gelegt werden sollte. Sie glaubten, daß der Dampf der Lokomotive giftige Gase enthalte, die die Felder unfruchtbar machten.

Trotzdem fanden sich Geldleute zur Finanzierung der Bahn, so daß 1835 die Ausführung des Projektes begonnen werden konnte. Der Bau wurde gleichzeitig von Dresden und Leipzig in Angriff genommen. Nach knapp 4jähriger Bauzeit fand am 7. April 1839, vor nunmehr 130 Jahren, die feierliche Eröffnung des durchgehenden Zugbetriebes auf der Gesamtstrecke statt.

Bauliche Probleme

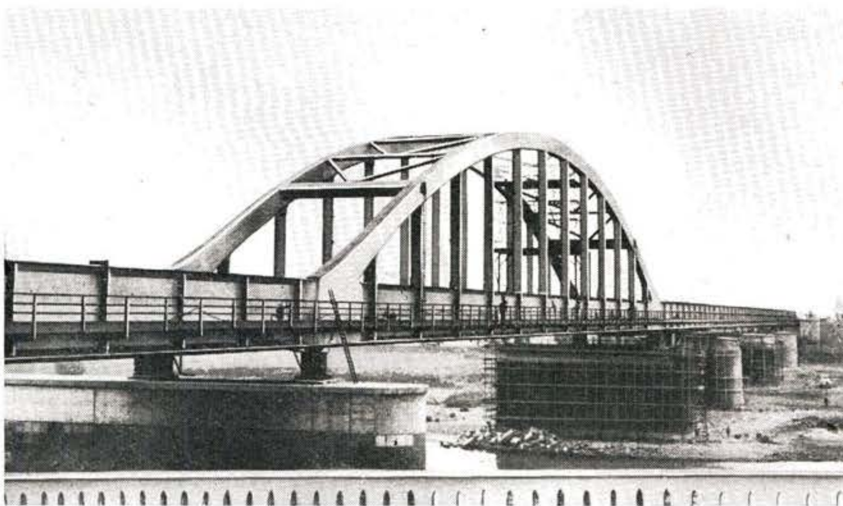
Nachdem 1833 die sächsische Regierung dem Bahnbau prinzipiell zugestimmt hatte, redete man sich in Leipzig wegen der Linienführung die Köpfe heiß. Friedrich List schlug die kürzeste Verbindung durch das Bergland der Mulde vor. Zwischen Dresden und Meißen sollte die Strecke links der Elbe durch das Elbtal führen.
Der aus England herbeigeholte Ingenieur James Walker hielt die Strecke durch das Flachland über Riesa für günstiger. Sein Vorschlag wurde trotz des energischen Protestes der Meißner Einwohner ausgeführt. Dabei waren jedoch zwei große Probleme zu bewältigen: der Bau einer Brücke über die Elbe bei Riesa und die Anlage eines Tunnels bei Oberau.
Die Riesaer Elbbrücke hat eine bewegte Geschichte hinter sich. 1866 wurden zwei der hölzernen Bögen im Krieg zwischen Preußen und Sachsen niedergebrannt. 1876 fiel das gesamte Bauwerk einem Hochwasser zum Opfer.
Die kombinierte Eisenbahn-Straßen-Brücke, die bis 1878 mit zwei Gleisen und einer Fahrbahn entstand,

2



3





4

Bild 1 Seit 23. Mai 1968 fahren mit Elloks bespannte Züge über die 4gleisige Marienbrücke in Dresden.

Bild 2 Die Abzweigstelle Dresden-Pieschen wird seit 23. Januar 1969 von Radebeul Ost ferngesteuert. Rechts im Bild ist das alte mechanische Stellwerk und links das neue Relaisgebäude zu sehen.

Bild 3 In Radebeul West wurde am 27. März 1969 das erste Spurplanstellwerk der Deutschen Reichsbahn in Betrieb genommen.

Bild 4 Neue Eisenbahnbrücke in Riesa.

Bild 5 Das viergeschossige Gleisbildstellwerk in Coswig ersetzt eine Befehlsstelle, drei Wärterstellwerke und eine Abzweigstelle.

diente fast 70 Jahre dem Eisenbahn-, Fahr- und Fußgängerverkehr. Am 23. April 1945 wurde sie teilweise gesprengt. Der für den Straßenverkehr bestimmte Teil wurde wiederaufgebaut. Auf diesem konnte nur ein Gleis verlegt werden. Für die Straße blieb eine Breite für lediglich eine Fahrspur. Auf dieser mußte der Straßenverkehr mittels Ampeln geregelt werden. Die Brücke entsprach also weder für die Straße noch für die Eisenbahn den Erfordernissen.

Deshalb wurde zunächst 100 m stromauf eine neue Straßenbrücke gebaut, die am 19. Dezember 1956 in Betrieb genommen wurde. In Vorbereitung auf die Elektrifizierung ersetzte man auch die Eisenbahnbrücke durch ein neues, zweigleisiges Bauwerk am Standort der alten Brücke. Auf den Pfeilern haben Überbauten für ein später auszulegendes drittes Gleis Platz.

Besonderes Aufsehen erregte vor 130 Jahren der Tunnel bei Oberau. Durch Freiberger Bergarbeiter wurde er wie ein Stollen von vier niedergesenkten Schächten in Angriff genommen. Er war immerhin 512 Meter lang. Das Gebirge über ihm hatte an seiner höchsten Stelle eine Dicke von 16 Metern.

In den Jahren 1933/34 wurde der Tunnel abgetragen. An seiner Stelle befindet sich ein tiefer Einschnitt, von dessen Rand eine Gedenksäule aus ehemaligen Portalsteinen an das einstige „Riesenbauwerk" erinnert.

Insgesamt waren mehr als 100 Brücken notwendig. Die bedeutendsten sind neben der Riesaer die Muldenbrücke bei Wurzen und der Viadukt über das Zschöllautal bei Oschatz. Sehr kostspielig war auch das Bauwerk bei Röderau, welches sich in Dutzenden von Bögen über ehemaliges Flutgelände der Elbe hinzog. Die Bögen wurden in den vergangenen Jahren Stück für Stück eingeschlagen und aufgefüllt.

Betriebliche Probleme nach dem 2. Weltkrieg

Da die Leipzig-Dresdner Strecke nach dem 2. Weltkrieg nur noch eingleisig befahren wurde, konnte sie schon seit vielen Jahren nicht mehr den aufkommenden Reise- und Güterverkehr bewältigen. Behelfslösungen wurden notwendig. Im Schnellzugverkehr wurden Doppelstockzüge von großer Länge (2 DGB 12) eingesetzt. Dadurch erhielt im allgemeinen jeder Reisende einen Sitzplatz, aber die Abstände zwischen zwei Schnellverbindungen waren groß und der Reisekomfort entsprach nicht mehr den Ansprüchen.

Für Durchgangsgüterzüge wurde der sogenannte Ringverkehr eingeführt. Hierfür benutzte man eine zweite Strecke, die im wesentlichen so verläuft, wie seinerzeit Friedrich List die Verbindung zwischen Leipzig und Dresden vorgeschlagen hatte. 1860 war zunächst die Stichbahn Coswig – Meißen entstanden, die 1868 über Nossen, Döbeln und Grimma nach Leipzig verlängert wurde. Obwohl sie auch eine Hauptbahn war, erlangte sie niemals die Bedeutung der Riesaer Strecke. Daran mochten vor allem die Steigungen beiderseits von Miltitz-Roitzschen schuld sein, die nur geringere Zuglasten erlaubten und größere Reisezeiten erforderten.

Nach 1945 ergab sich jedoch durch das Vorhandensein einer zweiten Hauptbahn die Möglichkeit eines gewissen Richtungsbetriebes, was zu einer Erhöhung der Durchlaßfähigkeit beider Strecken führte. So benutzten alle Dg von Dresden nach Leipzig die Döbelner und die Züge der Gegenrichtung die Riesaer Strecke. Allerdings entstanden dadurch Probleme im Lokumlauf, da über das Gebirge nur kürzere, aber damit umso mehr Züge gefahren werden mußten.

Die Elektrifizierung

Die Strecke Leipzig–Riesa–Dresden ist ein Teil des sogenannten Sächsischen Dreiecks. Es wird durch die Strecken Leipzig-Dresden und Dresden–Werdau sowie durch den Abschnitt Leipzig–Werdau der Strecke Leipzig–Hof gebildet. Schon vor dem 2. Weltkrieg bestand das Bedürfnis, diese Strecken auf elektrischen Betrieb umzustellen. Die starke Belastung des gesamten Dreiecks versprach eine rasche Amortisierung der Anlagen. Außerdem ließen sich günstige Lokumläufe einrichten, womit eine ökonomische Ausnutzung der Triebfahrzeuge garantiert werden konnte. Nach 1945 wurden zunächst die wichtigsten Strecken im Raum Leipzig – Halle – Magdeburg umgestellt. Im Anschluß daran begann die Elektrifizierung des Sächsischen Dreiecks. Bisher ist auf folgenden Abschnitten der elektrische Betrieb eröffnet worden:

5





*Bild 6 Die zweigleisige Verbindungsbahn **Radebeul–Naundorf–Coswig** ist mit modernen Betonmasten versehen.*

Fotos: F. Spranger, Dresden

1. 10. 1961	Leipzig–Böhlen	20,6 km
15. 1. 1962	Böhlen–Altenburg	24,0 km
20. 5. 1963	Altenburg–Werdau–Zwickau	44,7 km
30. 5. 1965	Zwickau–Karl-Marx-Stadt/ Hilbersdorf	52,3 km
26. 9. 1965	Karl-Marx-Stadt/Hilbersdorf–Freiberg	36,2 km
25. 9. 1966	Freiberg–Dresden (und teilweise Knoten Dresden)	42,6 km
23. 5. 1968	Dresden-Mitte–Dresden-Neustadt Pbf und Gbf	3,2 km
		223,6 km

Gleichzeitig wurden einige Abzweigungen wie Böhlen–Espenhain, Neukieritzsch–Borna und Werdau–Reichenbach elektrifiziert, die eine Länge von zusammen 30,6 km haben.

Unmittelbar im Anschluß an die Strecke Dresden–Werdau begannen die Umbauarbeiten zwischen Leipzig und Dresden. Dabei ergaben sich Parallelen zum Bahnbau vor 130 Jahren: Auch die Elektrifizierung wurde von Dresden und Leipzig aus gleichzeitig begonnen, und die Meißner müssen sich auch heute etwas länger gedulden als die Einwohner der an der Riesaer Strecke gelegenen Ortschaften.

Die Arbeiten sind soweit fortgeschritten, daß mit Beginn des Winterfahrplanes in diesem Monat auf folgenden Abschnitten der elektrische Zugbetrieb aufgenommen werden kann:

Dresden-Neustadt Pbf-Riesa	50,9 km
Dresden-Neustadt Gbf-Abzw. Dresden-Pieschen	1,0 km
Dresden–Friedrichstadt–Radebeul–Naundorf	10,6 km
Verb.-Bahn Radebeul–Naundorf–Coswig	1,2 km
Leipzig–Wurzen	25,8 km
	89,5 km

Damit ist das rund 350 km umfassende Dreieck bis auf 40 km fertiggestellt. Auf dem letzten Teilstück zwischen Wurzen und Riesa soll mit Beginn des Sommerfahrplans 1970 der elektrische Betrieb eröffnet werden. Im Anschluß daran ist die Elektrifizierung der 10 km langen Zweigbahn Coswig–Meißen–Triebischtal vorgesehen.

Bauliche und sicherungstechnische Veränderungen

Es stand von vornherein fest, daß bei elektrischem Zugbetrieb der Ringverkehr nicht mehr möglich ist, denn die Döbelner Strecke wird nach wie vor mit Dampf- und Diesellokomotiven betrieben.

Um die aufgewendeten Investitionen wirksam werden zu lassen, muß der gesamte Durchgangsverkehr zwischen Leipzig und Dresden mit E-Loks bewältigt und damit die Riesaer Strecke geführt werden. Deshalb ging der Elektrifizierung das Wiederauslegen des zweiten Gleises voraus. Aus diesem Grunde machte sich auch der Neubau der Riesaer Elbbrücke erforderlich.

Besonders stark belastet ist der ehemals 4gleisige Abschnitt Dresden-Neustadt Pbf-Coswig, da hier neben den Leipziger Zügen auch Berliner, Cottbusser und Döbelner Züge verkehren. Auf diesem Streckenteil wurde durch sicherungstechnische Maßnahmen die Durchlaßfähigkeit erheblich gesteigert. In Coswig, Radebeul West und Radebeul Ost wurden neue Gleisbildstellwerke in Betrieb genommen. Von Coswig wird die 2 km entfernte Abzweigstelle B und von Radebeul Ost die 4 km entfernte Abzweigstelle Dresden-Pieschen ferngesteuert. In Radebeul West ist das erste Spurplanstellwerk der Deutschen Reichsbahn entstanden. Zwischen Dresden und Coswig wurden automatische Blocksignale aufgestellt und die Anzahl der Blockabschnitte nahezu verdoppelt.

Während von Dresden über Radebeul nach Coswig hauptsächlich Reisezüge verkehren, wird die linkselbische Strecke über Cossebaude vorwiegend von Güterzügen befahren. Diese ehemals zweigleisige Strecke ist ein Teil der Hauptbahn Dresden–Berlin und durch eine Verbindungsbahn in Coswig mit der Strecke Leipzig–Dresden verbunden. Sie bleibt vorerst eingleisig, soll aber im Rahmen des Bauvorhabens „Schnellbahn Dresden" nach 1970 wieder ein zweites Streckengleis erhalten. Dann wird auch der Neubau der bei Kriegsende stark beschädigten Niederwarthaer Elbbrücke kaum zu umgehen sein.

Mit Vollendung der Elektrifizierung des Sächsischen Dreiecks wird das Netz der mit Wechselstrom 16 2/3 Hz betriebenen Strecken der Deutschen Reichsbahn nahezu 900 km umfassen. Rechnet man die Berliner S-Bahn und einige Stichbahnen mit Gleichstrom sowie die Rübelandbahn und die Strecke Hennigsdorf–Wustermark mit Wechselstrom 50 Hz dazu, erhöht sich die elektrische Streckenlänge auf 1300 km, das sind 8,3 % des Gesamtnetzes. Da es sich hierbei um die am stärksten belegten Strecken handelt, wird der Anteil elektrischer Triebfahrzeuge an der Gesamtzugförderungsarbeit noch weitaus größer sein.

VOLKMAR FISCHER, Jena

Bauanleitung für die Tenderlokomotive der Baureihe 94^{5-18} in H0

(Fortsetzung und Schluß)

---

32 — 0,5 dick — 5 — R1 — R0,7 — ⌀0,8 — ⌀0,8

33 — 0,5 dick — 2,5 — 1,5 — ⌀0,8

34 — 2 — 1 — 2,5 — 8,5 — 1 — 0,3 dick — 3 — 1,5

gestreckte Länge 11,5

35 — 2 — Biegekante — 6 — 7 — R1

36 — 2 — 2 — 5 — R1

gestreckte Länge 7

32 — 30 — 31a — 33 — 31b — 16

Maßstab 5:1

Zusammenbau Teil 16;30;31;32;33

39 — 7 — 0,4 — 4 — 1 — 4

40 — 5 — 19 — 4,5 — 4,5 — 1 — ⌀0,7 — 2,5 — 3 — 5 — 6 — 7,5

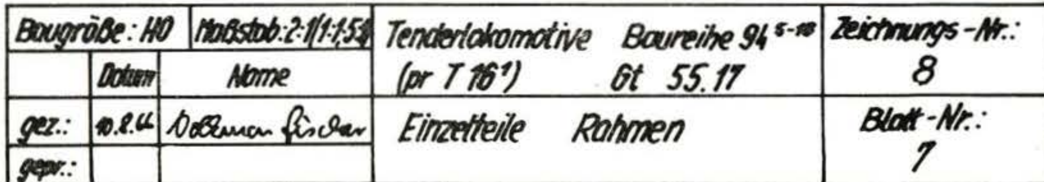
41 — 1 — 1,5 — 0,5 — 2,5 — 0,7 — 1,5 — 7

37 — 11 — 1 — 8 — 7 — 3,5 — 16

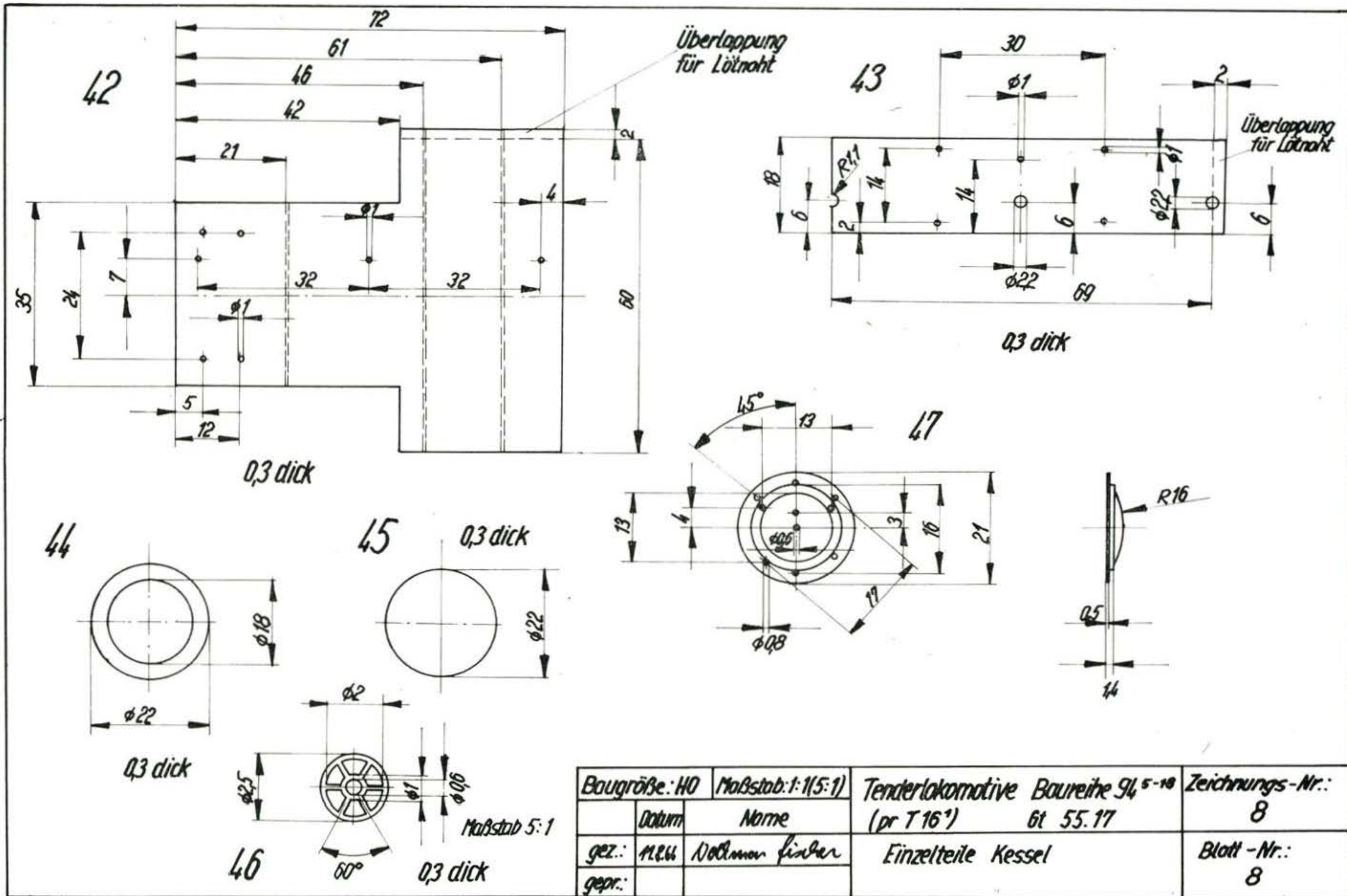
Maßstab 1:1

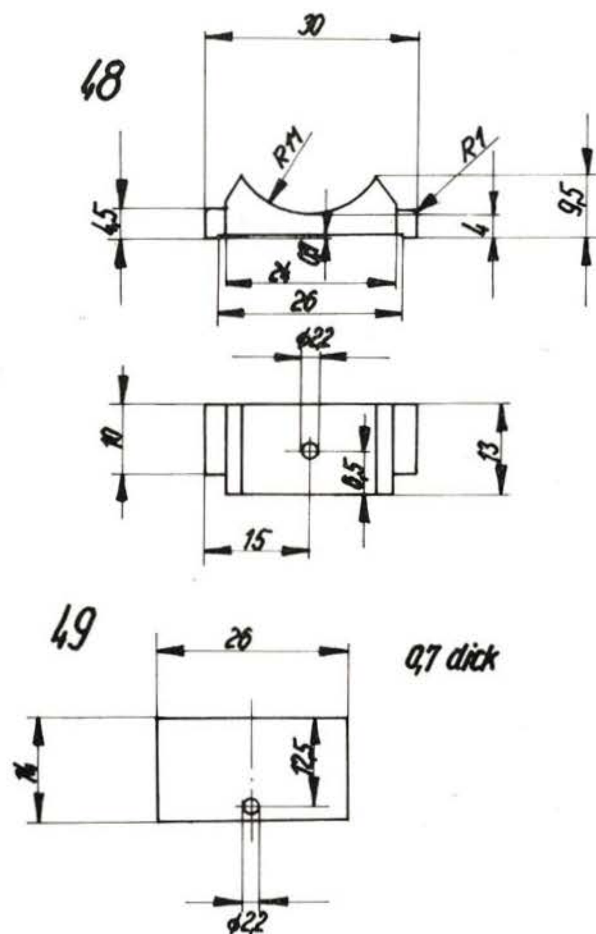
38 — 25 — ⌀3 — 4 — 90° senken — 20 — ⌀2

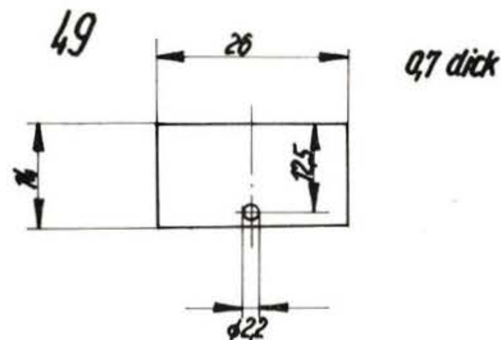
Maßstab 1:1

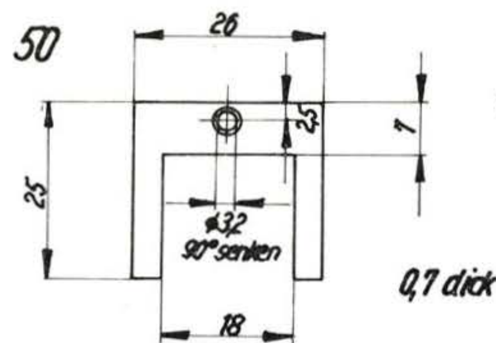


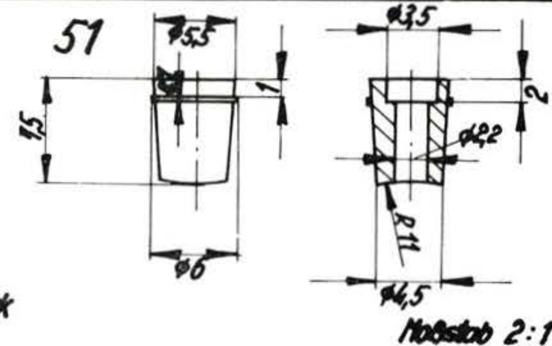
Baugröße: H0	Maßstab: 2:1(1:1;5:1)	Tenderlokomotive Baureihe 94$^{5-18}$ (pr T 16^{1}) Gt 55.17	Zeichnungs-Nr.: 8
	Datum / Name		
gez.:	10.8.64	Einzelteile Rahmen	Blatt-Nr.: 7
gepr.:			

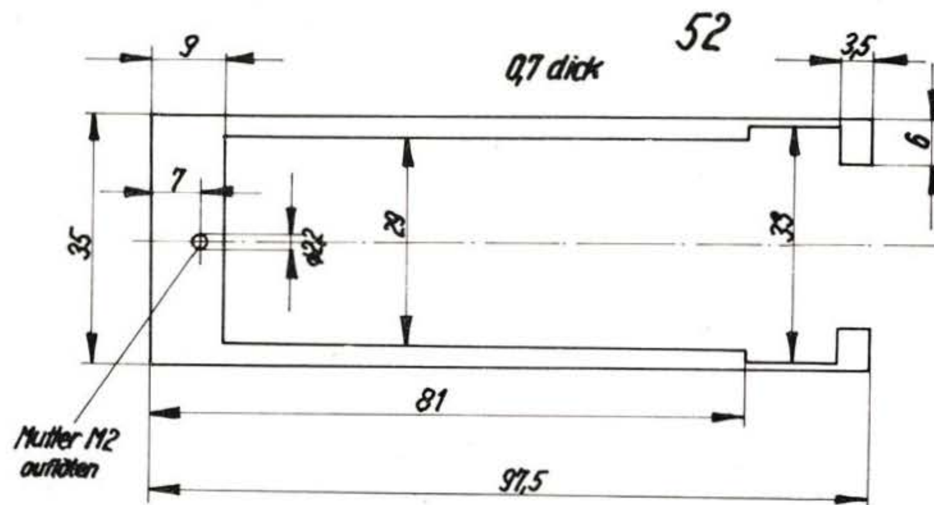

42
72
61
46
42
21
Überlappung für Lötnaht
2
4
ø1
32
32
35
24
7
60
5
12
0,3 dick
43
30
ø1
2
Überlappung für Lötnaht
18
R1,1
14
14
6
2
ø2,2
ø2,2
6
6
69
0,3 dick
44
ø18
ø22
0,3 dick
45
0,3 dick
ø22
47
45°
13
13
4
ø0,6
3
16
21
17
ø0,8
R16
0,5
1,4
46
ø2
ø2,5
ø1
ø0,6
60°
Maßstab 5:1
0,3 dick
Baugröße: H0
Maßstab: 1:1(5:1)
Tenderlokomotive Baureihe 94 5-18 (pr T 16¹) Gt 55.17
Zeichnungs-Nr.: 8
Datum
Name
gez.: 11.8.66
gepr.:
Einzelteile Kessel
Blatt-Nr.: 8



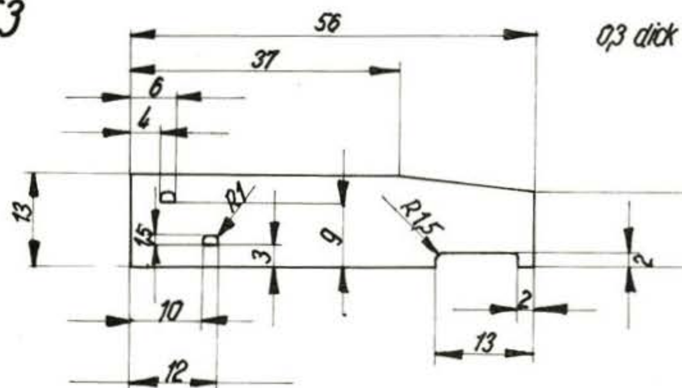


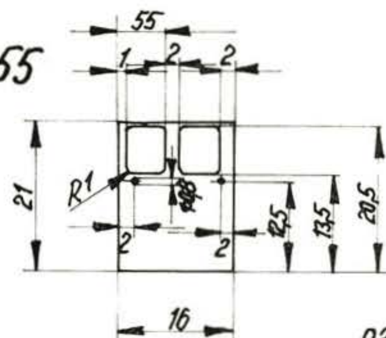




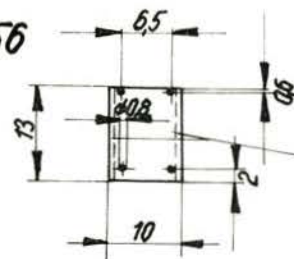


Baugröße: H0		Maßstab 1:1 (2:1)	Tenderlokomotive Baureihe 94 5-18 (pr T 16¹) Gt 55.17	Zeichnungs-Nr.: 8
	Datum	Name		
gez.:	12.2.68	Vollmar Fischer	Einzelteile Gehäuse	Blatt-Nr.: 9
gepr.:				



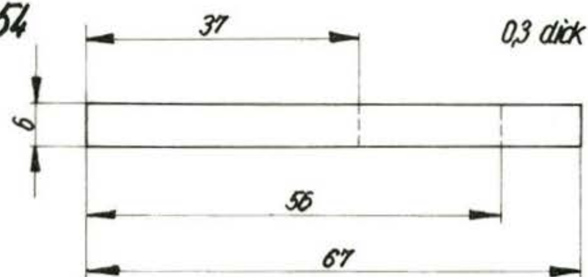


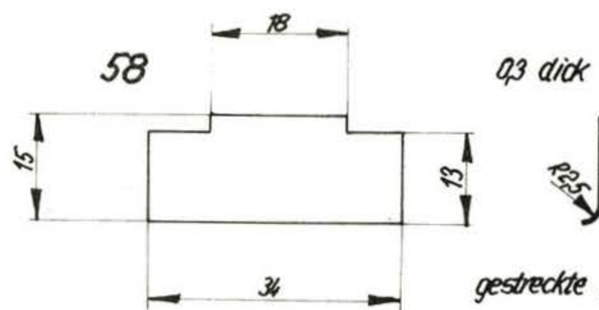
0,3 dick

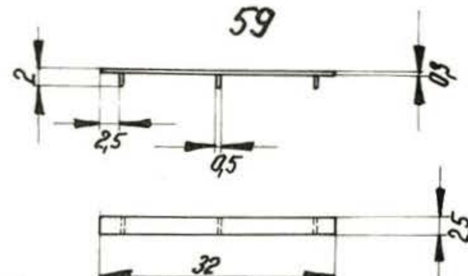


57
6
1,5
13
0,8
R2,5
12
21
17

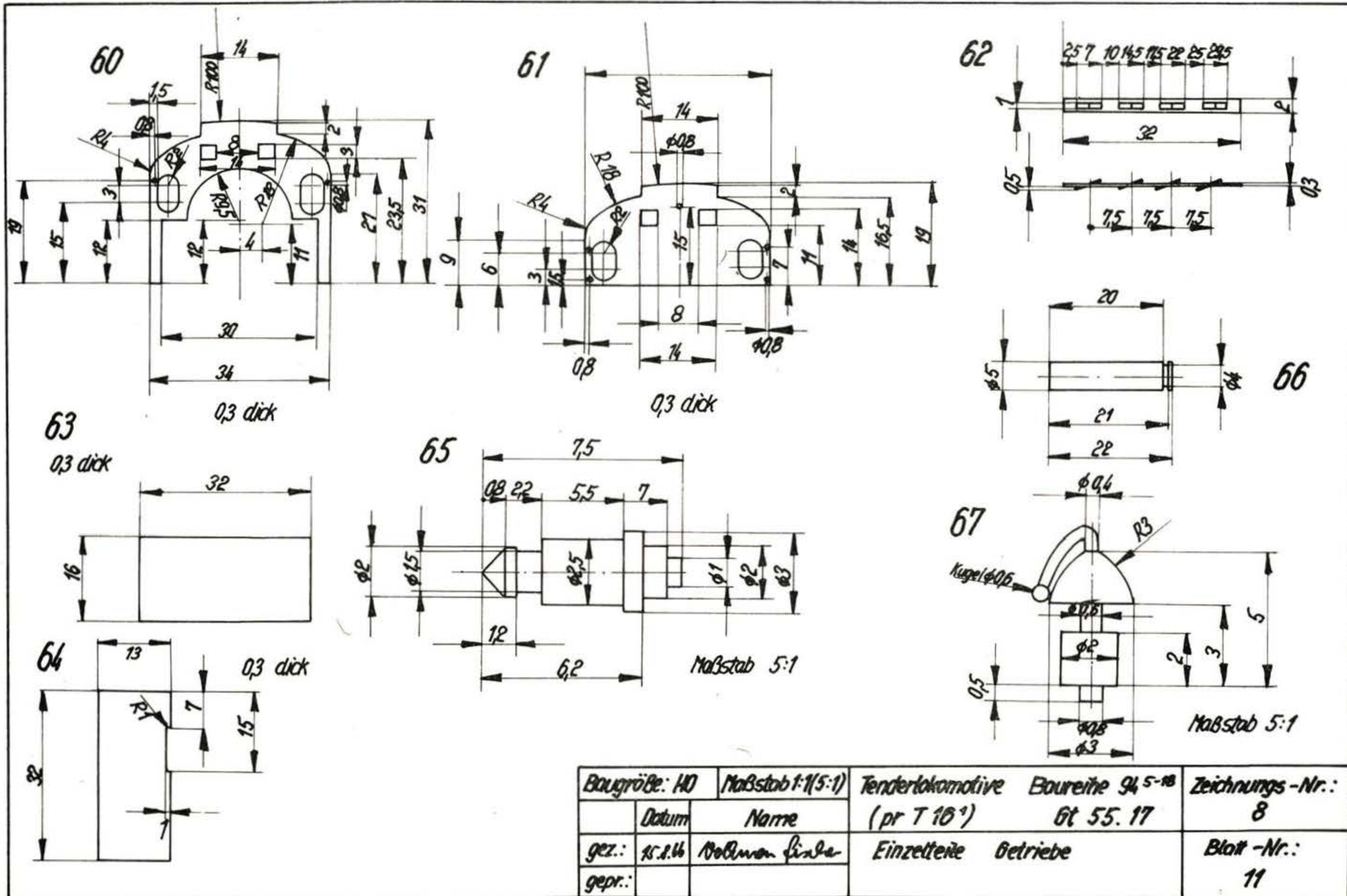
0,3 dick







Baugröße: H0	Maßstab: 1:1		Tenderlokomotive Baureihe 94^{5-18} (pr T 16^{1}) Gt 55.17	Zeichnungs-Nr.: 8
	Datum	Name		
gez.:	[illegible]	[illegible]	Einzelteile Gehäuse	Blatt-Nr.: 10
gepr.:				


60
0,3 dick
61
0,3 dick
62
63
0,3 dick
64
0,3 dick
65
Maßstab 5:1
66
67
Kugel ϕ0,6
Maßstab 5:1
Baugröße: H0
Maßstab 1:1(5:1)
Tenderlokomotive Baureihe 94 5-18
(pr T 16 1)
Gt 55.17
Zeichnungs-Nr.: 8
Datum
Name
gez.:
gepr.:
Einzelteile Getriebe
Blatt-Nr.: 11

68

Maßstab 1:1

69

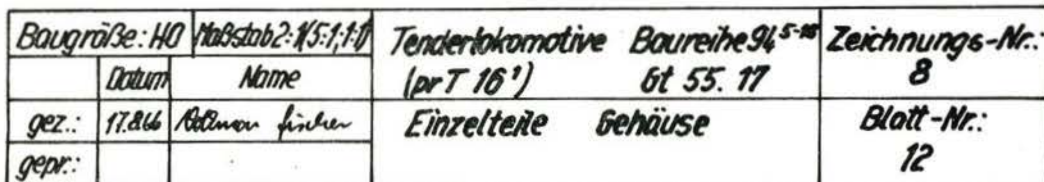
70

71

72

73

Maßstab 5:1



Baugröße: H0		Maßstab 2:1/5:1;1:1	Tenderlokomotive Baureihe 94^{5-18} (pr T 16^{1}) Gt 55.17	Zeichnungs-Nr.: 8
	Datum	Name		
gez.:	17.8.66	[illegible]	Einzelteile Gehäuse	Blatt-Nr.: 12
gepr.:				

Interview mit Werkdirektor Übelhör (VEB PIKO)

Fortsetzung von Seite 259

promiß zu finden zwischen vorbildgetreuer Gestaltung und Wahrung des Spielzeugcharakters.

Red.: Welche Hauptaufgaben sehen Sie dabei in nächster Zeit für die Konstrukteure heranreifen?

WD: Optimale Funktionsvielfalt; also **neue** Funktionen, vollautomatische Kupplungen, gefederte Achsen, vor allem verbesserte Laufeigenschaften der Vierachswagen.

Red.: All diese richtigen Erwägungen setzen sich natürlich nicht im Selbstlauf durch.

WD: Ihre Frage bezieht sich vermutlich auf unsere Erzeugnisgruppenarbeit. Hier müssen wir einschätzen, daß wir in den vergangenen Jahren schrittweise eine weitere Annäherung zwischen allen Betrieben unterschiedlicher Eigentumsformen erreicht haben. Unsere Aufgabe als Leitbetrieb ist es, durch eine sinnvolle Anleitung der übrigen Betriebe optimale Ergebnisse zu erzielen.

Red.: Wie sieht diese Leittätigkeit im einzelnen aus?

WD: Für alle diese Betriebe führen wir die Bilanzierung durch, stimmen Bestände, Produktion und Absatz mit den wirtschaftsleitenden Organen (VVB, Wirtschaftsräte der Bezirke) und dem Handel ab, zunächst nur wertmäßig. In Grob- und Feinabstimmungen sowie zu den Kaufhandlungen werden dann die Sortimente spezifiziert, wobei wir Jahresvereinbarungen mit dem Handel anstreben. Wenn sich auch bei einigen wenigen Artikeln eine Aufschlüsselung auf die Bezirke noch nicht ganz vermeiden läßt, so hat sich doch gerade in den letzten Jahren ein gesundes Marktdenken der Betriebe entwickelt.

Jährlich führen wir mit allen Produzenten eine Vollversammlung durch. Zur Zeit verfeinern wir unsere Prognose für die einzelnen Jahre bis 1975 und im Komplex bis 1980. Eine besonders hohe Steigerung ist für TT und N vorgesehen, eine etwas geringere für H0, Zubehör aller Maßstäbe und Trafos. Doch trotz dieser Steigerungsraten werden wir in den nächsten Jahren die Forderungen des Handels, speziell nach TT, noch nicht erreichen, und es wird viel Anstrengung kosten, um die Standpunkte zur Übereinstimmung zu bringen.

Im Rat der Erzeugnisgruppe arbeiten unter Leitung meiner Fachdirektoren die Arbeitsgruppen für Technik, Produktion, Verpackung und Absatz sowie für Ökonomie. Sie beschäftigen sich mit Forschung und Entwicklung, Abstimmung der Programme, Kooperationsübersichten, Preisbildung usw. Vor allem muß jedes neue Erzeugnis vor der zuständigen Arbeitsgruppe vorgestellt und gebilligt werden. Speziell die Arbeitsgruppe für Verpackung wird sich um einheitliche Kartonagen Gedanken machen müssen, die beispielsweise für jede Nenngröße eine bestimmte Farbe aufweisen sollen.

Red.: Wie haben sich die Verkaufsgemeinschaften bewährt, die für H0 und N unter Leitung von „Piko" und für TT unter Leitung von „Zeuke & Wegwerth" arbeiten?

WD: Sehr gut. Die Vorteile hat vor allem auch der Exportkunde, der bequemerweise jeweils nur noch mit einem Betrieb zu verhandeln braucht. Allerdings schreitet die Einbeziehung der Zubehörindustrie nur zögernd voran. Sie kann sich schwer von ihren meist überalterten Modellen trennen. Man muß den Produzenten von Zubehör aber auch zugute halten, daß sie nicht jeden neuen Wunsch des Handels sofort akzeptieren können, denn oftmals wechseln solche Forderungen sehr rasch und haben nur kurzen Bestand. Der Handel muß auch für dieses Sortiment eine langfristige Perspektive bieten, die es ggf. durch zielstrebige Werbung zu festigen gilt.

Im Erzeugnisgruppenrat werden zur Zeit Untersuchungen über die Bildung von Wirtschaftsverbänden durchgeführt. Wir können einschätzen, daß die Betriebe der anderen Eigentumsformen der Lösung dieser Komplexe, wie gemeinsame Abteilungen für Absatz, Materialbeschaffung, Lagerhaltung usw., aufgeschlossen gegenüberstehen.

Wir haben in den zurückliegenden 20 Jahren unserem Staate sehr viel Exporterlöse eingebracht, aber selbst relativ wenig Devisen verbraucht. Ich glaube, wenn wir in der angedeuteten Weise weiterarbeiten, werden wir auch weiterhin ein nützliches Glied in der Kette der DDR-Wirtschaft sein.

HANS LANGE, Berlin

LANDSCHAFTSGESTALTUNG

Ich möchte heute einmal der Landschaftsgestaltung Rechnung tragen, weil in den meisten Zeitschriften und im Bekanntenkreis immer wieder die Gipsbauweise empfohlen wird und Anwendung findet, obwohl es anders besser und leichter geht. Wer einmal einen Gipsberg getragen hat, weiß, was er getragen hat, noch dazu, wenn es eine größere Anlage ist und die Gefahr des Abplatzens besteht, was dann weiße Stellen ergibt. Ich habe meine Berge aus Holz, Pappe und dickem Packpapier gebaut.

Möchte man für eine Ecke einen Berg mit Tunnel bauen, verfährt man wie folgt:

An der jeweiligen Ecke leimt man zwei Hartfaserplatten je nach Höhe des Berges auf. Wo die beiden Platten zusammenstoßen, leimt man eine Eckleiste ein, um einen besseren Halt zu bekommen. Danach fertigt man die beiden Tunnelportale an und leimt sie auf der Anlage fest. Als nächstes werden die Tunnelportale mit einer Tunnelröhre versehen; aus einem alten Schuhkarton läßt sich diese sehr gut anfertigen. Des weiteren schneiden wir uns Holzklötze 20 × 20 mm in verschiedene Längen zu und leimen sie an verschiedenen Stellen fest, in einem Abstand von etwa 250 mm. Wenn das fertig ist, sind aus einem alten Schuhkarton Streifen von 20 mm Breite zu schneiden; diese klebt man mit Duosan auf den Klötzen sowie der Anlagengrundplatte und auf den Eckpappen fest. Danach sieht das Ganze wie ein großmaschiges Netz aus. Sollten die Streifen nicht kleben, so nehme man einen kleinen Nagel und hefte diese damit fest. Jetzt rühren wir den Tapetenkleister ein, lassen ihn ziehen und verdünnen danach diesen, so daß eine sämige Mehlsuppe daraus wird. Am besten eignet sich der fertige Tapetenkleister. Wir nehmen dann Packpapier und reißen uns Stücke ab, die so groß sind wie zwei Handflächen und weichen gleich mehrere Stücke in den Tapetenkleister ein. Wenn das Papier genügend durchgeweicht ist, fangen wir mit dem Bekleben an. Dabei nehmen wir die einzelnen Papierstücke heraus und streifen den überschüssigen Leim mit der Hand ab und kleben das jeweilige Stück auf unser Gestell. Das wiederholen wir 3- bis 4mal. Nach dem Trocknen könnte man meinen, es sei eine Trommel entstanden.

Nun zu den Tunnelportalen, denn sie müssen ja noch endgültig fertiggestellt werden. Wir nehmen etwas Makulatur und rühren diese unter Zusatz von wenig Tapetenkleister zu einer dicken Masse; gleichzeitig empfehle ich, noch etwas Plakatfarbe unterzumischen. Von dieser Masse streichen wir eine 2 bis 3 mm dicke Schicht auf. Nachdem die Makulatur etwas angezogen ist, werden mit dem Rücken eines Messers Felssteine eingeritzt. Wenn alles getrocknet ist, streichen wir das Ganze mit bunten Plakatfarben ein, aber nicht die einzelnen Farben trocknen lassen, denn sie müssen sofort ineinanderlaufen. Wenn alles soweit fertig ist, dann nehmen wir noch einen Talglichtrest und schwenken das brennende Talglicht in der Einfahrt hin und her, so daß die Einfahrt auch schwarzgerußt dem Vorbild ähnlich sieht.

Den übrigen Berg kann man nun noch mit Plakatfarbe anmalen oder mit Streumehl bekleben und dann Tannen „pflanzen".

Jetzt noch etwas über Bäche und Seen. Bei einem Bach formt man das Bachbett gleich vor, welches ebenfalls aus Packpapier hergestellt werden kann. Danach versieht man das Bett mit Felsbrocken (Korkstückchen), die man in die Mitte des Baches oder an die Seiten klebt. Man sollte auch versuchen, einen kleinen Wasserfall oder kurz vor einem See ein Wehr zu bauen, dadurch wird noch mehr Romantik erreicht. Wenn das Bachbett geformt ist, dann entsprechend mit Plakatfarbe bemalen, anschließend kann die Quelle „geöffnet" werden. Dazu verwenden wir Duosan und verdünnen dieses noch mit Azeton (nicht allzu dünn). Diese Flüssigkeit gießen wir jetzt vom oberen Ende des Baches nach unten und wiederholen diesen Vorgang sooft, bis wir den richtigen Effekt erzielt haben.

Beim Bau des Sees muß anders verfahren werden. Es gibt hier zwei Möglichkeiten. Da wäre zuerst eine Mulde zu bauen wie bei einem Berg, nur daß die Holzklötze wegfallen. Nach dem Trocknen wieder mit Plakatfarbe anmalen vom tiefen dunkelblau nach oben heller werdend. Eine Stelle als Sandbank kann man auch hell halten. Darüber kommt jetzt eine Wellglasscheibe, wie wir sie beim Glaser besorgen können. Diese kaschieren wir mit Makulatur ein. Die zweite Möglichkeit zum Bau eines Sees ist etwas einfacher. Man kaschiert seine Landschaft 5 bis 10 mm hoch über den Seegrund, färbt diesen genau wie den anderen ein, dann gießt man farblosen Lack in das Seebecken – nur eine ganz dünne Schicht –; dies wiederholt man 3- bis 4mal. Danach bildet sich eine wellige Haut, welche man nach einer gewissen Zeit mit den Fingern noch etwas verschieben kann, als ob Wind auf dem See steht.

So hätten wir nun unseren Bach und auch den See. Zur Verfeinerung des Sees werden noch Seerosen und Schilf angebracht. Schilf können wir ganz einfach herstellen. Man kauft sich ein bis zwei billige Pinsel, färbt sie mit dunkelgrüner Plakatfarbe ein; die Spitzen 2 bis 3 mm dunkelbraun halten – nicht alle Spitzen, da nicht jeder Halm einen Blütenstand hat!

Auch Seerosen lassen sich sehr einfach „anfertigen". Wir nehmen dunkelgrünes Papier und einen Aktenlocher. Mit Hilfe dieses Lochers macht man Löcher in das grüne Papier, denn diese runden Blättchen brauchen wir für die Seerosen. Die Blättchen werden vereinzelt auf den See geklebt. Wenn das getan ist, nimmt man weiße Plakatfarbe und tuscht einen kleinen Punkt auf die grünen Blättchen. Damit sind die Seerosen fertig.

Man sollte beim Bau oder Ausbau seiner Anlage des öfteren fotografieren. Aus den Fotos kann man dann erkennen, was verkehrt gemacht wurde und noch einmal geändert werden sollte. Beispielsweise vergißt man bei Landstraßen oft die Wassergräben. Sie gehören doch aber zur Landschaft, denn es soll ja alles möglichst naturgetreu aussehen.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat — wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Güstrow

Zwecks Gründung einer Arbeitsgemeinschaft werden alle Interessenten aus Güstrow und Umgebung gebeten, sich bei Herrn Albert Schwarz, Lange Stege 25, zu melden.

AG „Friedrich List", Leipzig

Im Monat Oktober werden von der AG „Friedrich List" folgende Anlagen in einer Ausstellung gezeigt:

– Das neue Stadtschnellbahnmodell, Anlage in „N", vom 1. bis 15. Oktober 1969 auf der Technischen Messe, Halle 18.

– Die Informationsanlage „Container-Verkehr" vom 1. bis 7. Oktober 1969 im Messehaus am Markt.

– Die Gemeinschaftsanlage der Gruppe Süd vom 4. bis 7. Oktober 1969 im Kulturhaus der Jugend und Sportler.

Zentrale Arbeitsgemeinschaft Erfurt

Für die Mitglieder der ZAG Erfurt ist im Monat September ein Besuch im Raw Meiningen vorgesehen (Lokwerkstatt, Zerlegeverfahren bei Dampflok), sowie ein Vortrag über „Die Bedeutung des Raw Meiningen als traditionelle Lokwerkstatt der DR". Interessenten melden sich schriftlich oder telefonisch beim Leiter der ZAG, Herrn Werner Umlauf, Erfurt, Geraer Str. 48. Telefon: 1413 (Basa) oder 5494/366 (Post).

Dresden

Die Arbeitsgemeinschaft 3/14 „Saxonia" veranstaltet vom 25. Oktober bis 2. November 1969 ihre 3. Modellbahnausstellung im Kultursaal des VEB Güterkraftverkehr Dresden, Bergmannstraße/Glashütter Straße. Öffnungszeiten: 25. Oktober von 12.00 bis 20.00 Uhr, 26. Oktober und 2. November von 10.00 bis 19.00 Uhr, 27., 29. und 31. Oktober von 15.00 bis 20.00 Uhr, 28. Oktober, 30. Oktober und 1. November von 15.00 bis 18.00 Uhr, anschließend von 19.00 bis 21.00 Uhr Nachtfahrten.

Bezirksvorstand Berlin

Für eine zentrale Berliner Modellbahnausstellung, die zum Jahresende geplant ist, werden alle Modellbahnfreunde, die im Besitz einer transportablen Modellbahnanlage oder im Besitz von Eigenbaumodellen sind, gebeten, diese zur Gestaltung der Ausstellung zur Verfügung zu stellen. Zur Vorbereitung der Arbeiten ist es erforderlich, entsprechende Meldungen mit voller Anschrift und evtl. Ruf-Nr. sofort oder bis spätestens zum 30. September 1969 an Herrn Ing. Hans Weber, 1025 Berlin, postlagernd, zu richten. Die Meldungen müssen folgende Angaben enthalten:

1. Abmessungen der Anlage; möglichst Grundrißskizze mit Kennzeichnung der Stelle, wo Stromeinspeisung und Bedienung der Anlage erfolgt
2. Nenngröße der Anlage
3. Aufstellungsart (Füße, Böcke o. ä.)
4. Direktanschluß oder durch von der Anlage getrenntes Schaltpult

Bei sonstigen Modellen:

1. Kennzeichnung des Modells
2. Nenngröße des Modells
3. Hinweis auf Preisträgermodell

Naumburg (Saale)

Die 10. Modellbahnausstellung der Arbeitsgemeinschaft Naumburg findet vom 5. bis 12. Oktober 1969 in der Aula der 3. Oberschule, Platz der Einheit, statt. Öffnungszeiten: Sonntag, Montag und Dienstag von 10.00 bis 18.00 Uhr, Mittwoch, Donnerstag und Freitag von 16.00 bis 19.00 Uhr, Sonnabend und Sonntag von 10.00 bis 18.00 Uhr.

Braunsbedra

Die Arbeitsgemeinschaft 6/26 „Geiseltal" veranstaltet folgende Ausstellungen:

– vom 29. September bis 7. Oktober 1969 im Kulturhaus des VEB Mineralölwerk Lützkendorf in Krumpa eine Modellbahn- und Hobbyausstellung

– vom 3. bis 12. Oktober 1969 ebenfalls eine Modellbahn- und Hobbyausstellung im Kulturraum des Bahnhofs Braunsbedra. Beide Ausstellungen sind täglich von 10.00 bis 18.00 Uhr geöffnet.

Zwickau

Anläßlich des 20. Jahrestages der Deutschen Demokratischen Republik findet in Zwickau, Hauptstraße 49, Hintergebäude, eine Modelleisenbahnausstellung in der Zeit vom 4. Oktober bis 7. Oktober statt. Öffnungszeiten: täglich 9.00 bis 12.00 Uhr und 14.00 bis 19.00 Uhr.

Wer hat — wer braucht?

9/1 Suche: Eisenbahnkalender 1959 und 1961.

9/2 Biete guterhaltene Drehscheibe, Dreileiter, Spur 0. Suche guterhaltene Dampflok Spur 0 oder TT BR 24.

9/3 Verkaufe (Spur H0): V 100, zwei Piko-Schnellzugwagen, Gepäckwagen (vierachsig), zwei Inoxwagen, zwei Piko-Blocksignale, ein Signal (zweiflügelig mit Zugbeeinflussung), ein Paar Pilz-Bogenweichen, Pilz-Schwellenband und Profil (etwa 15 m), verschiedene Siedlungshäuser, eine Zugauffahrt in Form einer Acht (zerlegbar), großen Posten Bäume, sonstiges Zubehör.

9/4 Biete: V 200 und E 50 (H0), suche Fahrzeuge in TT oder N.

9/5 Suche: „Der Modelleisenbahner" Heft 8/1962, Heft 1 bis 7/1957 oder kompletten Jahrgang 1957 (ungebunden).

9/6 Suche: Fachwerkbahnhof Baugröße H0.

9/7 Suche: Gut erhaltene Piko-Modellokomotive BR 50 mit beweglicher Vorlaufachse; „Der Modelleisenbahner" Heft 12/1960, 3/1961. Biete: Kupplungen.

9/8 Abzugeben: „Das Signal" Hefte 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 27, 28.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Bei Erfurter Modelleisenbahnern zu Gast

RUDOLF ELLGUTH, Erfurt

Im Führerstand der V 180 wird das Modell der Dampflok diskutiert. Unser Bild zeigt von links nach rechts: Lehrling Wolfgang Laudin, Hauptingenieur Hans Kähler, Lokführer Karl-Heinz Becker, alle vom Bahnbetriebswerk Erfurt.

Foto: R. Ellguth, Erfurt



Der 8jährige Karl-Heinz, der seinen Vater förmlich in die alljährliche Ausstellung der Modelleisenbahner zerren mußte, (... „aber das sage ich dir, höchstens eine halbe Stunde"), vergaß nur zu gern Zeit und Raum. Beide hatte das Modellbahnfieber erfaßt und die einzige Leidtragende war die Frau, deren Hammelragout an diesem Tag ungewürdigt blieb.

Über die Hintergründe dieser oft noch belächelten Freizeitbeschäftigung informierte uns der neue Sekretär des DMV, Bezirksvorstand Erfurt, der 34jährige Lokführer Karl-Heinz Becker. Seine Diesellok V 180 stand zur Reparatur, Gelegenheit genug, uns im Führerraum zu treffen. Der Hauptingenieur des Bw Erfurt, Hans Kähler, war dabei und Lehrling Wolfgang Laudin, einer der aktivsten Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 4/33 „Johannes Scharrer". Lokführer Becker, mit der Diesellok auf du und du („... ich möchte auf keine Dampflok mehr"), wählte dennoch die Schnellzuglok 01^5 als Grundlage für das von ihm gebaute Modell, für das er neun Monate Bauzeit benötigte und auf der Dresdner Ausstellung 1968 78 Punkte erreichte. „In unserer AG haben wir viele Eigenbaumodelle, und die formschöne 01^5 kommt nicht schlecht dabei weg. Wir haben uns mit den Freunden des VEB Zentronik zusammengetan, sind einer guten Unterstützung gewiß, und mir als Lokführer macht es immer wieder große Freude, den Arbeitseifer der zehn Mitglieder festzustellen."

Der anstrengende Lokbetrieb mit seinen vielen Sonderleistungen macht dennoch möglich, den Plan der komplexen, sozialistischen Freizeitgestaltung, der auf Rbd-Ebene angenommen wurde, zu verwirklichen. In den Modellbahnern lernte ich Menschen kennen, die ihr Hobby liebevoll pflegen. Hauptingenieur Kähler dazu: „Für uns ist das nicht irgendein Zirkel. Wir suchen und finden viel Verbindung zur Praxis, und ich habe mich deshalb verpflichtet, selbst Mitglied der AG zu werden und alle Unterstützung zu geben, um den Freunden einen Arbeitsraum zu schaffen. Das soll mein Beitrag zum 20. Jahrestag der Gründung der DDR sein."

TESTFAHRT

Text und Foto: Hans Schubert, Berlin

Die Strecke Müncheberg (Mark)–Buckow (Märkische Schweiz), östlich von Berlin, ist eine der drei mit Gleichstrom betriebenen Nebenbahnstrecken der Deutschen Reichsbahn (Kursbuch-Streckennummer 174). Auf der Strecke verkehrt eine Zugeinheit aus zwei Triebwagen, im Sommer verstärkt durch einen in der Mitte laufenden Beiwagen. Da der Kurort Bad Buckow ein beliebtes Ausflugsziel der Berliner ist, soll versucht werden, durchlaufende Züge von Berlin-Lichtenberg nach Buckow zu fahren. Aus diesem Grund fand am 16. Januar 1969 eine Testfahrt mit einem Sonderzug aus sechs vierachsigen Reisezugrekowagen (Bghw) statt. Von Berlin-Lichtenberg bis Müncheberg wurde der Zug mit über dreißig Teilnehmern aus den verschiedenen Dienstzweigen und Dienststellen der Deutschen Reichsbahn mit der Dampflok 65 1017 gefördert. Die weitere Förderung bis Buckow übernahmen die beiden Triebwagen ET 188 503 an der Zugspitze und ET 188 502 am Zugschluß. Bei der Rückfahrt nach Müncheberg wurden beide Triebwagen an die Zugspitze gesetzt und in Doppeltraktion gefahren. Den Betrachtern des Zuges bot sich das kuriose und für diese Strecke ungewohnte Bild eines Nebenbahnzuges, der aus elektrischen Triebwagen und D-Zugwagen bestand.



● Bild 1 Attraktiver Blickfang der Großanlage ist die mächtige Halle des Hauptbahnhofs

● Bild 2 Zweigleisig ist die Hauptstrecke, von der eine eingleisige Nebenbahn abzweigt

● Bild 3 Eine vorbildliche Geländegestaltung und der „malerische" Hintergrund ergeben eine gelungene Komposition



1

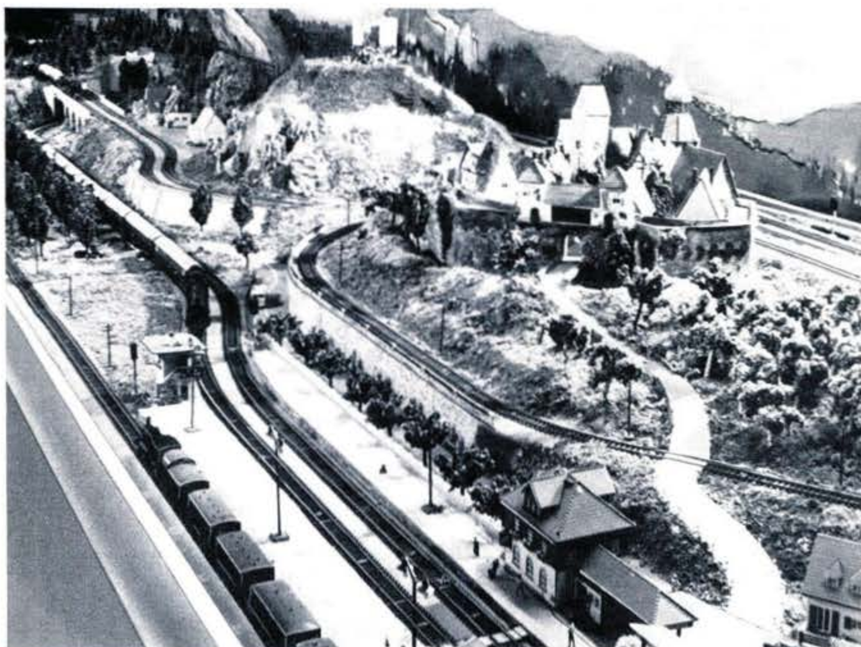
IM ZWANZIGSTEN JAHR ...

... des Bestehens der DDR feiert die DMV-Arbeitsgemeinschaft 3/24 „Göltzschtalbrücke" in Netzschkau ihren fünften Geburtstag.

Vor fünf Jahren genau fanden sich dort fünf Modellbahnfreunde zusammen, die mit viel Elan an die Sache gingen. In dem Großbetrieb VEB NEMA fanden sie einen stets hilfsbereiten „Patenonkel". Ob es um einen Raum oder um finanzielle Unterstützung ging, immer war ein offenes Ohr da. Die rührigen Modelleisenbahner dankten diese großzügige Hilfe mit großer Aktivität: Bereits im Dezember 1965 konnten sie ihre erste größere H0-Anlage der Öffentlichkeit vorstellen. Inzwischen hat sich die Mitgliederzahl auf 22 erhöht, die Anlage nimmt jetzt eine Fläche von 22 m² ein, und große Pläne haben noch die Netzschkauer. Übrigens kein Wunder, wenn einem eine ganze Baracke von 300 m² Grundfläche zur Verfügung steht!

Auf der Anlage wurden 176 m Gleise und 65 Weichen verlegt. Ein großer Hauptbahnhof ist der attraktive Blickfang, vier Schaltpulte dienen allein zur Fahrregelung in diesem Bahnhof. Der übrige Teil der Anlage wird vollautomatisch nach dem Blocksystem betrieben. Mindestens drei Betriebs-(Modell-) Eisenbahner sind erforderlich, um alles zu steuern. Weitere Aktiva dieser Gruppe: Patenschaftsverträge mit der Modellbahnabteilung des HO-Kinderkaufhauses Reichenbach und mit dem Bahnhof Netzschkau, Bildung und Betreuung einer Jugendgruppe von 12 Kindern. Da kann man nur wünschen: Weiter so!

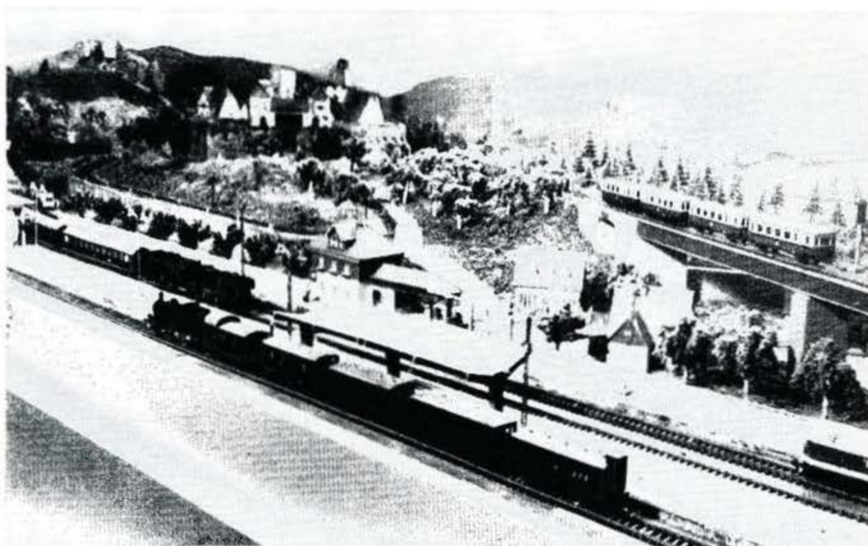
Fotos: R. Blase, Netzschkau



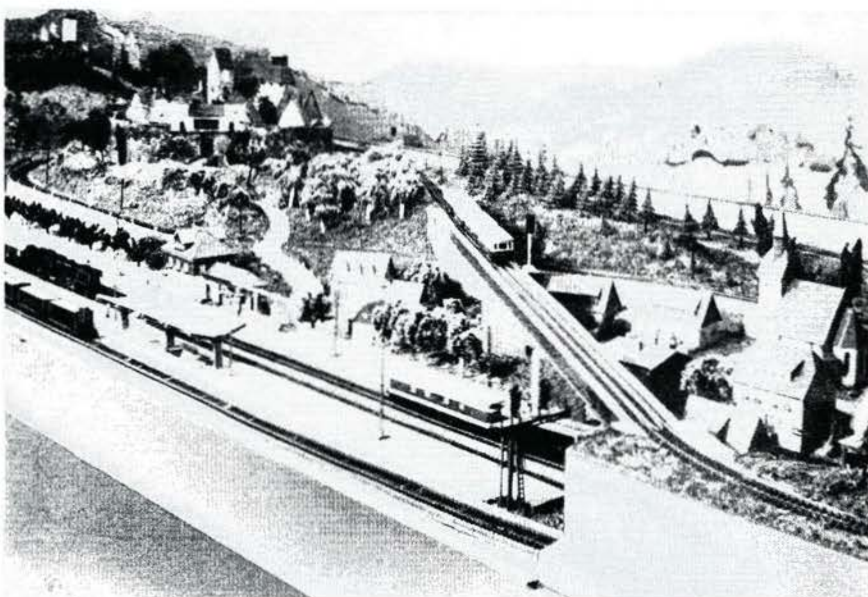
2

3



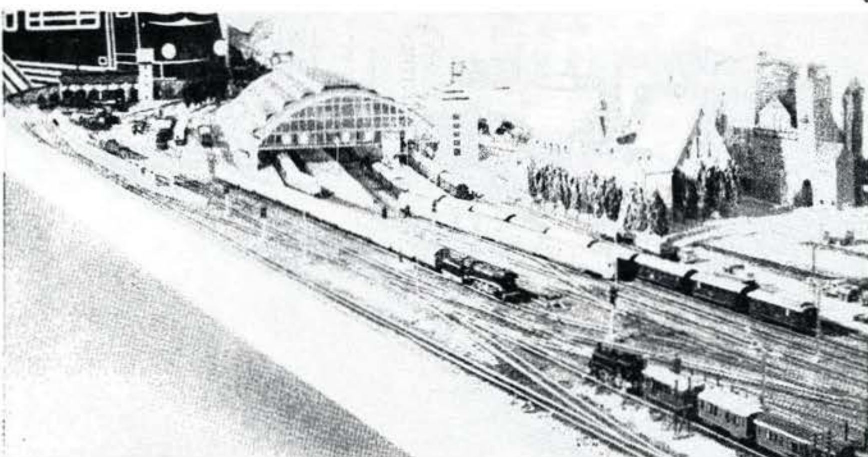


4



5

6



● Bild 4 Ein vierteiliger Nebenbahn-Triebwagenzug donnert gerade über die Brücke

● Bild 5 Dieses Bild zeigt noch einmal anschaulich die einwandfreie Arbeit der Netzschkauer Modelleisenbahner. Selbst die Zwangsschiene auf der Brücke wurde nicht vergessen!

● Bild 6 Eindrucksvoll ist auch dieses Panorama, welches so richtig die weite Gleisausdehnung dieser schönen Anlage wiedergibt



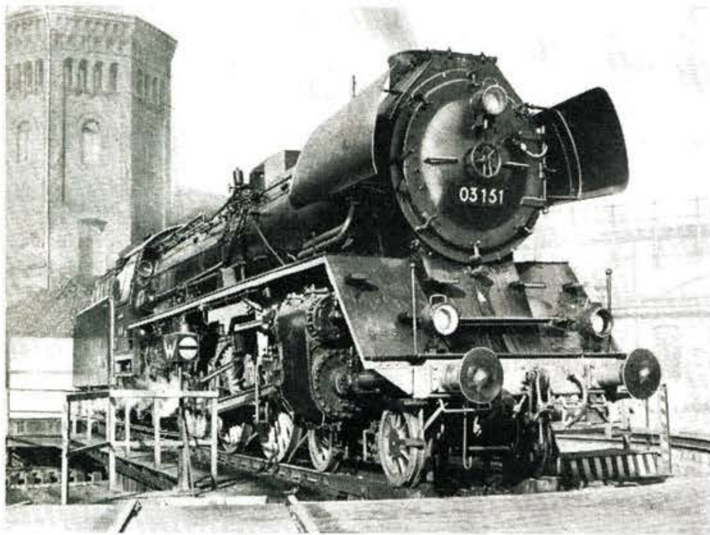
WOLFGANG PETZNICK, Brandenburg

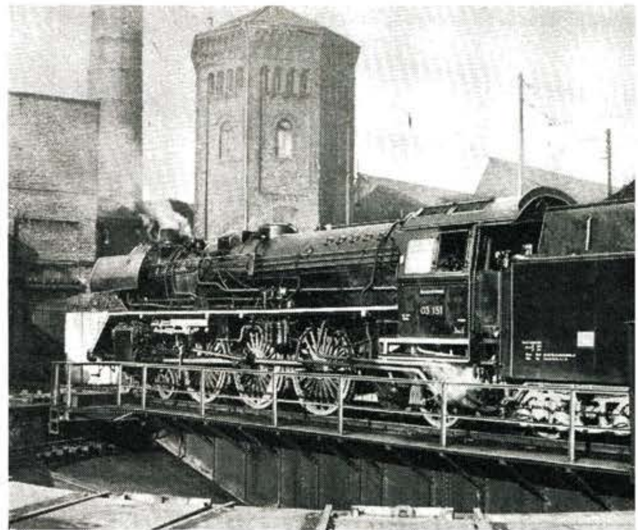
Rückblick auf das Rekonstruktionsprogramm der Dampflokomotiven

Mit Indienststellung der Lok 23 105 am 6. Dezember 1959 bei der Deutschen Bundesbahn und der Lok 50 4088 am 28. Dezember 1960 bei der Deutschen Reichsbahn endete nach etwa 120 Jahren der Neubau deutscher Vollbahndampflokomotiven.
Allerdings war zu diesem Zeitpunkt die Dampflokomotive noch keineswegs aus der konstruktiven, ingenieurmäßigen Betreuung entlassen. Parallel zu den letzten, stückzahlmäßig nur noch kleinen Beschaffungsprogrammen neuer Dampflokomotiven lief nämlich bei der DB schon seit 1950 und bei der DR ab 1956 ein umfassendes Modernisierungsprogramm vorhandener Dampfloks, um den Überbrückungszeitraum bis zum endgültigen Abschluß des Traktionswechsels so ökonomisch zu gestalten, daß der Dampflok-Erhaltungsaufwand in tragbaren Grenzen blieb. Neben wirtschaftlichen Zwecken der Unterhaltung der Lok lagen den Rekonstruktionsmaßnahmen aber auch reine Modernisierungsmotive zugrunde, um bestimmte Lokbaureihen betrieblich wirtschaftlicher oder leistungsfähiger zu gestalten, wie beispielsweise durch den Einbau der Ölfeuerung, von Mischvorwärmern, Heißdampfreglern, Rollenlagern und Giesl-Ejektoren.
Die Modernisierung von vorhandenen Dampflokomotiven wurde besonders durch die Tatsache notwendig, daß die bei den Einheitsloks der Baureihen 01^{10}, 03^{10}, 41, 45 und 50 in den Jahren 1938 bis 1941 aus Baustoff St 47 K gefertigten Kessel infolge Aufhärtung an den Kesselschweißnähten eine große Sprödigkeit aufwiesen, so daß die Lokomotiven umgehend mit neuen Kesseln ausgerüstet werden mußten.
Der Ersatz ganzer Kessel schuf nun auch für vorhandene Baureihen die Möglichkeit, die wärmewirtschaftlichen Erfahrungen wirksam werden zu lassen, die mit den nach neuen Baugrundsätzen entwickelten Lokomotivkesseln der Neubauloks gesammelt wurden.
Diese vollständig geschweißten Kessel zeichneten sich neben geringstem Unterhaltungsaufwand vor allem durch hohe spezifische Heizflächenbelastbarkeit aus, was durch Einbau einer Verbrennungskammer ermöglicht wurde, die den Anteil an Feuerbüchsheizfläche im Verhältnis zur Rohrheizfläche wesentlich erhöhte. Die Kessel der Einheitslokomotiven, nach der Konzeption Wagner/Nordmann, litten bekanntlich durchweg unter dem Mangel der Überbetonung der Rohrheizfläche. dabei hatten sie zwar gute Wirkungsgradkurven aufzuweisen, waren aber nur in Dauerbetrieb bis höchstens 57 kgm^2/h Heizflächenanstrengung belastbar, weil eben ihre zu klein bemessene Feuerbuchsfläche thermische Höchstbelastungen der Rohrwände hervorrief, die zu vorzeitigem Verschleiß und undichten Rohren führten. Nur durch diesen Umstand war bedauerlicherweise die Leistungsfähigkeit der Einheitslok von vornherein beschränkt.
Ein weiterer Vorteil der Neubekesselung war, daß man für alle in Frage kommenden Rekolok-Baureihen eine straffe Typisierung der neuen Kessel durchsetzen konnte, d. h. für mehrere Baureihen einen einheitlichen Kesseltyp verwendete, wodurch die Tauschbarkeit untereinander und quer zu den Baureihen gegeben war, nachdem alle Anpaßarbeiten zwischen Rahmen und Kessel bei den Rahmen der einzelnen Baureihen auf Einheitsausführung gebracht wurden.
Obwohl diese Rekonstruktionsprogramme bei der DB schon 1962 und bei der DR 1967 beendet wurden, ist es dem glücklichen Umstand der vielseitigen Kesselaustauschbarkeit zu verdanken, daß nochmals im Jahre 1969 bei der DR einige Schnellzugloks der BR 03^{0-2} mit neuen Hochleistungs-Ersatzkesseln ausgerüstet wurden, die von Loks der BR 22 zur Verfügung standen, die wegen des Traktionswechsels nicht mehr benötigt wurden. Damit endete faktisch die deutsche Dampflokkonstruktion erst endgültig im Jahre 1969 mit den weit über deutsche Grenzen hinaus populär gewordenen 03-Lokomotiven.

Zur Geschichte der BR 03

Die Hauptverwaltung der damaligen Deutschen Reichsbahn gab seinerzeit mit Verfügung 31 FKL 100 vom 20. 2. 1929 eine in der Achslast leichtere Schwesterlok zu den bereits vorhandenen BR 01/02 in Auftrag. Von der Vielzahl der eingegangenen Entwürfe der Lokomotivfabriken entschied sich der seinerzeitige Lokomotivausschuß für den Zweizylinder-Entwurf des Vereinheitlichungsbüros, allerdings unter der Empfehlung, die vorgesehene Dicke der Rahmenwangen von 80 auf 90 mm zu verstärken und die bei der Fahrzeugumgrenzung I als extrem hoch geplante Kessellage von 3 200 mm auf 3 100 mm über SO zu ermäßigen, um die Dome etwas höher ausführen und das Führerhaus in Formgebung und Sichtverhältnissen besser gestalten zu können. So entstand dann im Jahre 1930 eine der elegantesten und entsprechend ihrer Größenordnung auch der leistungsfähigsten Einheitslokomotiven. Die BR 03 zeichnete sich von jeher durch beste Laufeigenschaften und spezifisch sehr geringen Dampfverbrauch aus. Bahnbrechend war sie vor allem bei den Anfang 1934 durchgeführten Schnellfahrversuchen seitens der Lokversuchsanstalt Grunewald zur Erforschung der allgemeinen Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten ab 1935.
Die 03 109, obwohl für nur 120 km/h ausgelegt, erreichte bei diesen Versuchen mühelos Geschwindigkeiten von 140 km/h.
Die anschließend erprobte 03 154 mit zugeschärftem Führerhausdach, parabolischer Rauchkammerkappe und Triebwerksverkleidung bewältigte die 140 km/h sogar mit 350 t Zugmasse, wobei der schier unermüdlich arbeitende Kessel eine Heizflächenbelastung von 85 kgm^2/h ohne Erschöpfung im Dauerbetrieb hergab.
Trotz seines sehr guten Wirkungsgrades und seiner hervorragenden Verdampfungswilligkeit hatte aber auch letztlich der 03-Kessel in bezug auf Haltbarkeit seine Grenzen; die Feuerbüchsrohrwand war bei dem





Die Lokomotive 03 151 – die Bilder zeigen die Lok auf der Drehscheibe im Bw Berlin Ostbahnhof – hat als erste Lok dieser Baureihe einen unveränderten Rekokessel der Lok 22 035 einschließlich aller Armaturen, Verkleidung und Aschkasten erhalten. Besonders augenfällig sind der nach neuen Baugrundsätzen entwickelte Hinterkessel mit einer langen, von außen durch die große Anzahl der Waschluken kenntlich gemachten Verbrennungskammer und das in der Steuerstange befindliche Pendel, das durch die größere Breite des Hinterkessels bedingt ist.

großen Anteil an Rohrheizfläche viel zu stark belastet. Im LVA-Bericht des Jahres 1934 zur Lok 03 109, die zur Untersuchung bei 140 km/h und mehreren Anfahrbeschleunigungsversuchen ständig mit Heizflächenbelastungen um 60 kgm^2/h gefahren wurde, ist vermerkt, daß in der viermonatigen Versuchszeit zwar nie feuerungstechnisch Schwierigkeiten in der Dampfentwicklung eintraten, dafür aber die Rohre wegen Undichtigkeit 22mal nachgewalzt werden mußten. Aus allen diesen Versuchen ging letztlich hervor, daß die bis dahin übliche Kesselbelastungsgrenze von 57 kgm^2/h auch für die 03 im Dauerbetrieb nur schwer einzuhalten war, da deren längere Überschreitung mit erheblichen Unterhaltungskosten der Rohrwand bezahlt werden mußte.

Mit zunehmendem Ausbau der Strecken für 20 Mp Achslast hatte der Betriebsmaschinendienst nach dem Kriege Schwierigkeiten, da die frühere DR aus oberbautechnischen Gründen zwei gleichartige Schnellzuglokbaureihen unterschiedlicher Leistungsstärke für Hauptbahnen beschafft hatte, die bei der Gestaltung wirtschaftlicher Kupplungspläne und Bw-Stationierungen jetzt oft gleichrangige Schnellzüge in bezug auf Anhängelast und Geschwindigkeit zu befördern hatten. Häufig mußte der Fahrplan aus diesem Grunde von vornherein für Durchgangszüge nach der Leistung der gegenüber der 01 schwächeren 03 konstruiert werden, zumal letztere einen stückzahlenmäßig höheren Bestand aufwies. Es lag deshalb mit Anlaufen des Lokomotivrekonstruktionsprogramms sehr nahe, die 03-Lokomotiven in der kesselbestimmenden Dauerleistung den 01 anzugleichen. Die technischen Voraussetzungen waren beispielsweise im Bereich der Deutschen Reichsbahn mit dem für die BR 22 entwickelten neuen Verbrennungskammerkessel gegeben, der bei Vollast die gleiche stündliche Dampfmenge von 14 t/h erzeugt wie der alte 01-Kessel, in seinem Gewicht und seinen äußeren Abmessungen aber dem alten 03-Kessel ähnlich ist, dessen Dampfleistung 12 t/h beträgt.

Zur Ausführung des Vorhabens kam es innerhalb der eigentlichen Rekonstruktionsepoche nicht, weil der Traktionswechsel schnell vonstatten ging, zum anderen die für Dampfloks zur Verfügung gestandenen Mittel für die sogenannten Zwangsrekonstruktionen verwendet werden mußten, insbesondere für den Ersatz der aus St 47 K Baustoff hergestellten 41er und 50er Kessel.

Es blieb lediglich dabei, daß die 03-Loks der DR ab 1960 im Rahmen der anfallenden Hauptuntersuchungen neue Hinterkessel mit vermehrten Waschluken in Schweißausführung erhielten, darüber hinaus Mischvorwärmeranlagen und neue Aschkästen nach dem Prinzip der Rekolok mit unter dem Bodenring liegenden Luftklappen.

Bedauerlicherweise verloren die Lokomotiven durch den Abbau der großen Einheits-Windleitbleche und durch den vor dem Schornstein liegenden Mischvorwärmerkasten ihre frühere Eleganz. Mit einer durchlaufenden Dom-Sandkasten-Verkleidung, nach dem Vorbild der rekonstruierten 19er der VES M Halle, einer spitzkegeligen Rauchkammertür und formschönen Witte-Windleitblechen, wie bei der BR 10 ausgeführt, hätte man zwar ein besseres Aussehen erhalten können, doch wäre dies vom ökonomischen Standpunkt aus nicht mehr gerechtfertigt gewesen. Trotz allem bleiben auch die 03-Loks bis zum heutigen Tage beliebte, leistungsfähige Maschinen, zumal durch den geschweißten Hinterkessel jetzt auch einmal thermische Überbelastungen der Feuerbüchse in Kauf genommen werden können, ohne gleich Rohrlaufen befürchten zu müssen.

Daß es schließlich bei der DR nun doch noch für wenige 03-Lokomotiven zu der lang gewünschten Leistungssteigerung kam, ist, so paradox es auch erscheinen mag, dem schneller als ursprünglich geplanten Fortschritt des Traktionswechsels zu verdanken.

Durch die Elektrifizierung des sächsischen Raumes und vor allem durch die großzügige Unterstützung der UdSSR bei der Lieferung neuer leistungsfähiger Diesellokomotiven wurden viele Loks der BR 22 „arbeitslos". Es lag also nahe, die neuen Rekokessel dieser zur Ausmusterung anfallenden Loks für die Loks der BR 03^{0-2} weiter zu verwenden, weil ihr Einbau lediglich Anpaßarbeiten so geringen Ausmaßes erforderte, die bei einer fälligen Zwischenuntersuchung der Lokomotiven ausgeführt werden konnten. Das Dampfangebot des sich bestens bewährten Ersatzkessels läßt sich insbesondere in den groß bemessenen Zylindern der 03 so leistungssteigernd verbrauchen, daß auf die weitere Erhaltung der 40 Jahre alten 01-Loks (unter Betriebsnummer 100) bei der DR verzichtet werden konnte.

Das schon vor Jahren beendete Rekonstruktionsprogramm von Dampflokomotiven der DR hat somit noch kurz vor Aussterben der Dampflok einen Folgenutzen erbracht, was einzig und allein der straffen Typisierung der neuen Kesselentwürfe für mehrere Baureihen zu verdanken ist.



MODELLE

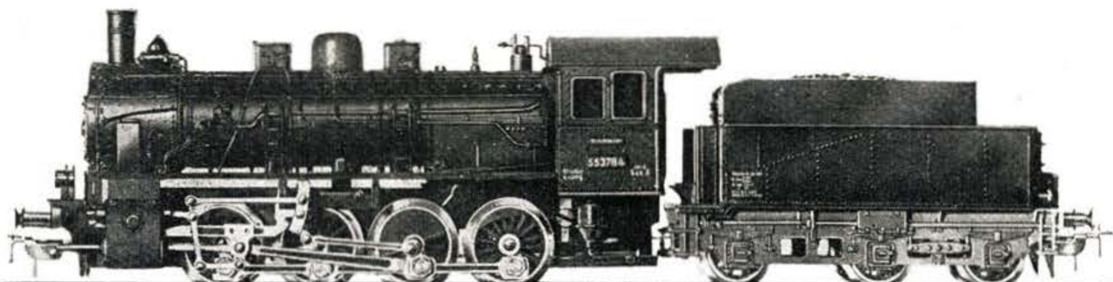
Qualitätsarbeit aus dem Erzgebirge



unkompliziert vorbildgetreu vollplastik

Ein komplettes Programm in H0-TT und N 9 mm

VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenwerke, 933 Olbernhau
Zur Leipziger Messe, Petershof, II. Stock, Stand 263



Meine neue Lok

Die BR 55 von PIKO natürlich. Sieht prima aus. Hervorragend detailliert, sagt mein Vater.

Und zugkräftig. Und laufsicher.

Ist über Puffer 210 mm lang. Exakter Modellmaßstab. Wie immer bei PIKO.

Hat übrigens auf der Leipziger Messe eine Goldmedaille bekommen. Eine Lok also, die Gold wert ist.

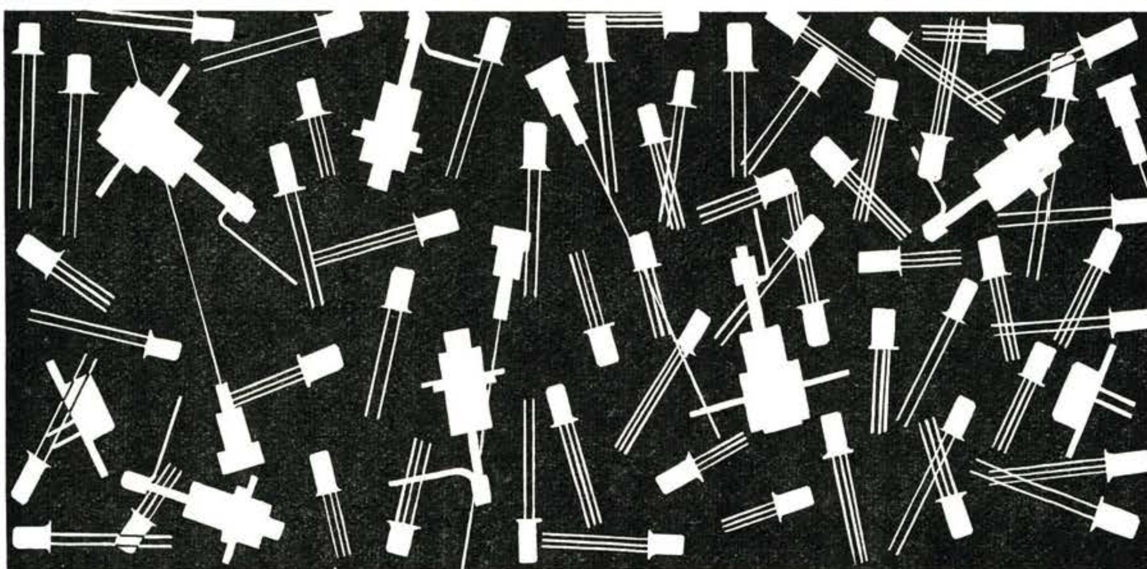
Meint auch mein Vater.

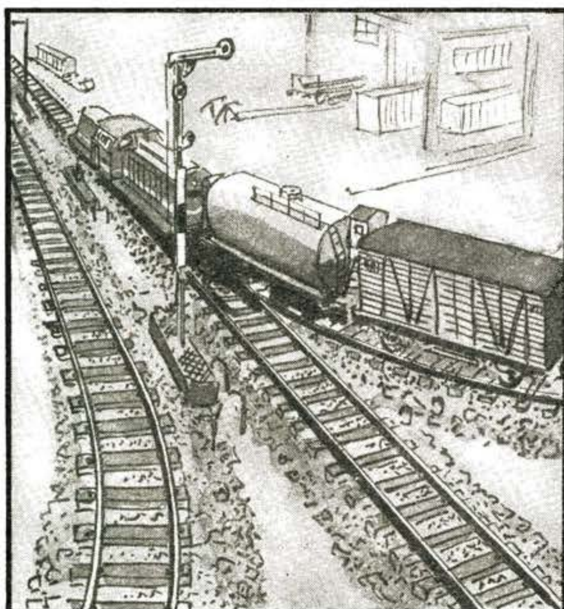
Mit PIKO sind wir immer auf der richtigen Spur.

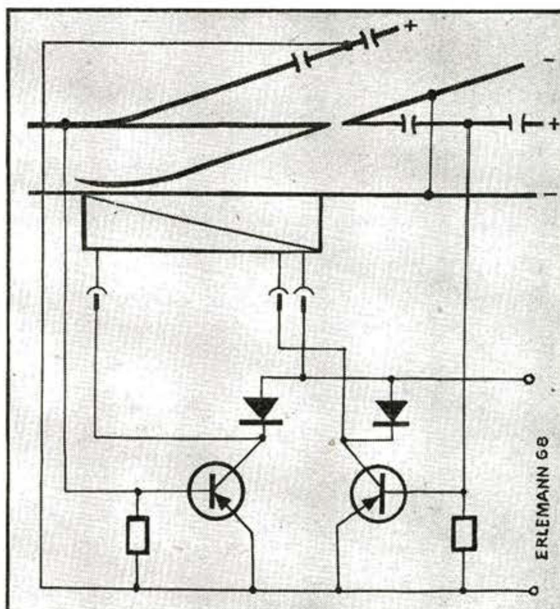


PIKO MODELLBAHN

VEB PIKO SONNEBERG






ERLEMANN 68

„Mein Kinderwunsch ging nie in Erfüllung"



Bild 1 Auch auf dieser TT-Heimanlage beherrscht die gewaltige Halle eines Personenbahnhofs das Bild. Immerhin kann man neun Bahnhofsgleise erkennen, also schon ein stattlicher Stadtbahnhof. Wohl demjenigen, der so viel Platz sein eigen nennt!

... es war eine elektrische Eisenbahn zum Spielen", so schreibt uns der jetzt 39jährige Betriebsmittelerprober Eberhard Liebscher aus Mittelbach bei Karl-Marx-Stadt. Seit 1949 beschäftigt er sich mit der Modelleisenbahn, zunächst mit der Nenngröße H0. Im Jahre 1960 wurde „umgestellt" auf TT. Die Anlage mißt immerhin 1,35 × 4,50 m, ein beachtliche Ausdehnung für diese Nenngröße.

Auf der Anlage verkehren 11 Triebfahrzeuge und 64 Wagen aller Art. Die meisten Hochbauten wurden im Eigenbau hergestellt, ein Teil sind VERO-Bausätze. Die Anlage unterliegt einer ständigen Erweiterung. „Nur durch das Verständnis meiner Frau und ihre Zuneigung zur kleinen Eisenbahn ist es mir möglich, dieses teure, aber schöne Steckenpferd zu reiten", mit diesen Worten beschließt unser Leser L. seinen Brief.



Bild 2 Natürlich gehört zu solch ausgedehnten Bahnhofsanlagen auch ein „zünftiges" Bahnbetriebswerk. Neben dem alten Bw für die Dampfrösser mausert sich bereits ein modernes für die Dielselloks, eine Tatsache, dem Vorbild abgesehen.

Bild 3 Kühn überspannt eine diffizil anmutende Brücke das weite Tal
Fotos: Liebscher, Mittelbach



Bild 4 Au backe, da hat es „gebumst"! Wieder einmal geschah es an einem Bahnübergang. Auch Modellautofahrer: Seid vorsichtig!



